15e Année ✻ N° 709

Le Numero : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

20 Avril 1912

# VIE AU GRAND AIR

## A PLUS DE 32 NŒUDS : LE " SAURER I "

**Le *Saurer I*, vainqueur à Monaco, égale avec son 130 chevaux, la vitesse des grands contre-torpilleurs modernes de 24.000 chevaux. Il a remporté le Prix de la Côte d'Azur, et s'est classé deuxième de la Coupe des Nations avec un 130 chevaux seulement, à 10 minutes derrière un racer muni d'un 800 ch.**
**(*Détails techniques : le* Saurer I, *cruiser de 8 mètres a un moteur Saurer et une coque Despujols*).**

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBÉ** ED. PINAUD

# Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER Co of New-York

Téléphone : 540-72 — 5, Rue Denis-Poisson, PARIS — Téléphone : 540-72

TOUT BON CYCLISTE
doit monter une bicyclette
**AUTOMOTO**
Merveille de Construction et de Roulements
AUTOMOTO participe à toutes les courses classiques : François Faber, Léon Georget, Deman, Dhers, Engel, Paulmier, Maitron, Leturgie, Léonard, Alfred Faure, Deloffre, De Smet, Niedergang, Vanlerberghe, Persyn, etc., etc.
Catalogue fo sur demande aux Usines AUTOMOTO, St-Étienne

VOITURE DE PROMENADE
**DUPONT**
, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE

Les Jeux Olympiques à Stockholm en 1912
Bureau de Location Tjäders, Brunkebergstorg, 12 Stockholm. Adresse télégraphique : Tjädersbureau. Représentant officiel du Comité d'organisation des Jeux Olympiques pour tout ce qui concerne la location de chambres, etc. Le plus ancien et le plus important des bureaux de location existant en Suède. Envoi gratis et franco, sur demande, des prospectus, etc.

SELLE avec SANGLAGE
BREVETÉ S. G. D. G.
Rapports faits par les Ecoles Militaires de Cavalerie de : Saumur, Ypres (Belgique), Netheravon et Aldershot (Angleterre), à l'unanimité, sanglage excellent contact parfait pour le cavalier, facilite de ramasser sans relever la jambe.
J. RICHARD, sellier, 11, rue Vignon, PARIS

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

FONDS D'AVICULTURE. A céder fonds situé dans un des plus beaux quartiers de Paris. Riche clientèle. Affaires en progression constante se faisant toutes au comptant. Un petit capital suffit. S'adresser à M. Gros, 14, boulevard Ornano, Paris.

A VENDRE 160 francs : gravure de Jourdain, au Moulin aux Fées. S'adresser : Meynard, tabac, rue, Chaussée d'Antin.

Concours de Jeffries
BON N° 14
*Quelle est cette double erreur?*

VICHY ETAT PASTILLES VICHY-ÉTAT
La Boîte : 0f.50 cent.

Après les repas 2 ou 3
**PASTILLES VICHY-ÉTAT**
*Facilitent la Digestion*
LA POCHETTE (Nouvelle Création) 0f50
*Boîte ovale 2 fr. Coffret de 500 gr. 5 fr.*

*LISEZ*

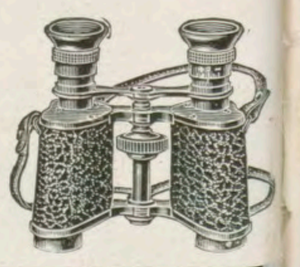
Vous verrez tout
Vous saurez tout

Demandez l'envoi franco de la liste détaillée des primes et avantages réservés aux abonnés d'un an
88, Champs-Élysées, PARIS

COMMANDEZ
VOS
*Catalogues*
*Plaquettes*
*Imprimés de luxe*
AUX
Impressions Pierre LAFITTE
90, av. Champs-Elysées, Paris

POUR LA VILLE
POUR LE SPORT
*Impérial*
tissu hygiénique
CHEMISE BIEN
chez RODDY 2-4, b. des Italiens PARIS
*et dans Chemiseries importantes de province*

JUMELLES A PRISMES
**H. Morin**
CONSTRUCTEUR
11, Rue Dulong, PARIS
NOTICE SPÉCIALE envoyée GRATIS et FRANCO



**AUTOMOBILES**
PREMIÈRES MARQUES
Motocycles et Cycles
DE TOUTES MARQUES
APPEILS PHOTOGRAPHIQUES
DE TOUTES MARQUES
*Moteurs et Groupes*
INDUSTRIELS ET ELECTROGÈNES
Payables en 12 et 15 Mois
L'INTERMÉDIAIRE 17, r. Monsigny PARIS
*(Catalogue Franco).*

## Officiers Ministériels

COLLECTION LE DART, DE CAEN
TABLEAUX ANCIENS aquarelles, pastels, gouaches, dessins des Ecoles française, flamande, hollandaise, etc.
Tableaux modernes, gravures
OBJETS D'ART ET D'AMEUBLEMENT
Porcelaines françaises, et autres ; faïences, bois sculptés, tentures, cuirs, marbres, ivoires, miniatures, émaux, éventails, objets de vitrine.
BRONZES, PENDULES MEUBLES ANCIENS
Vente Hôtel Drouot, salles 9 et 10, les 29, 30 avril et du 1er au 4 mai à 2 h. Exp. les 27, 28 avril, de 2 à 6 h.
Me G. LARBEPINET, Cre Pr 23, rue de Choiseul : M. G. GUILLAUME, Exp. 13, rue d'Aumale.

Propriété à Paris AV. DAUMESNIL 34 et 36, et rue Legraverend, 6 et 8. Ccs : 904 m. M. à p. : 300.000 fr. Adj. s. 1 enc. Ch. n. 7 mai. S'ad. Mes DITTE et HUGUENOT, not. 50, r. La Boétie.

BOULOGNE-S.-SEINE Maison de rapport, 3, rue Théodore Ruel. : 12.040 fr. M. à p. : 125.000 fr. A adj. s. 1 en h. le 26 avril 1912 à 1 h. en l'ét. de Me LOYSEAU, not. à Boulogne-s.-S.

Vente au Palais, le 4 mai 1912, à 2 heures
Maison à Paris RUE DU CHATEAU-D'EAU, N° 13.
Contenance environ : 175 mètres 85. Revenu net environ : 11.346 fr. 93. Mise à prix : 130.000 francs.
S'adresser à Mes COLLIN et de CHAUVERON, avoués ; LEROY, notaire.

VENTE au Palais, le 4 mai 1912, à deux heures sur baisse de mise à prix
DU DOMAINE DE SAINT-CHRISTOPHE
commune de Fleurines (Oise), comprenant : le château et la ferme de Saint-Christophe, d'une contenance de 74 hect. 72 a. environ et le droit au bail d'une ferme contiguë.
Mise à prix : 250.000 francs. S'adresser à Mes DALLERY, avoué et BENOIST, notaire à Paris.

**Lire *Je sais tout***
Paraissant le 15 de chaque mois

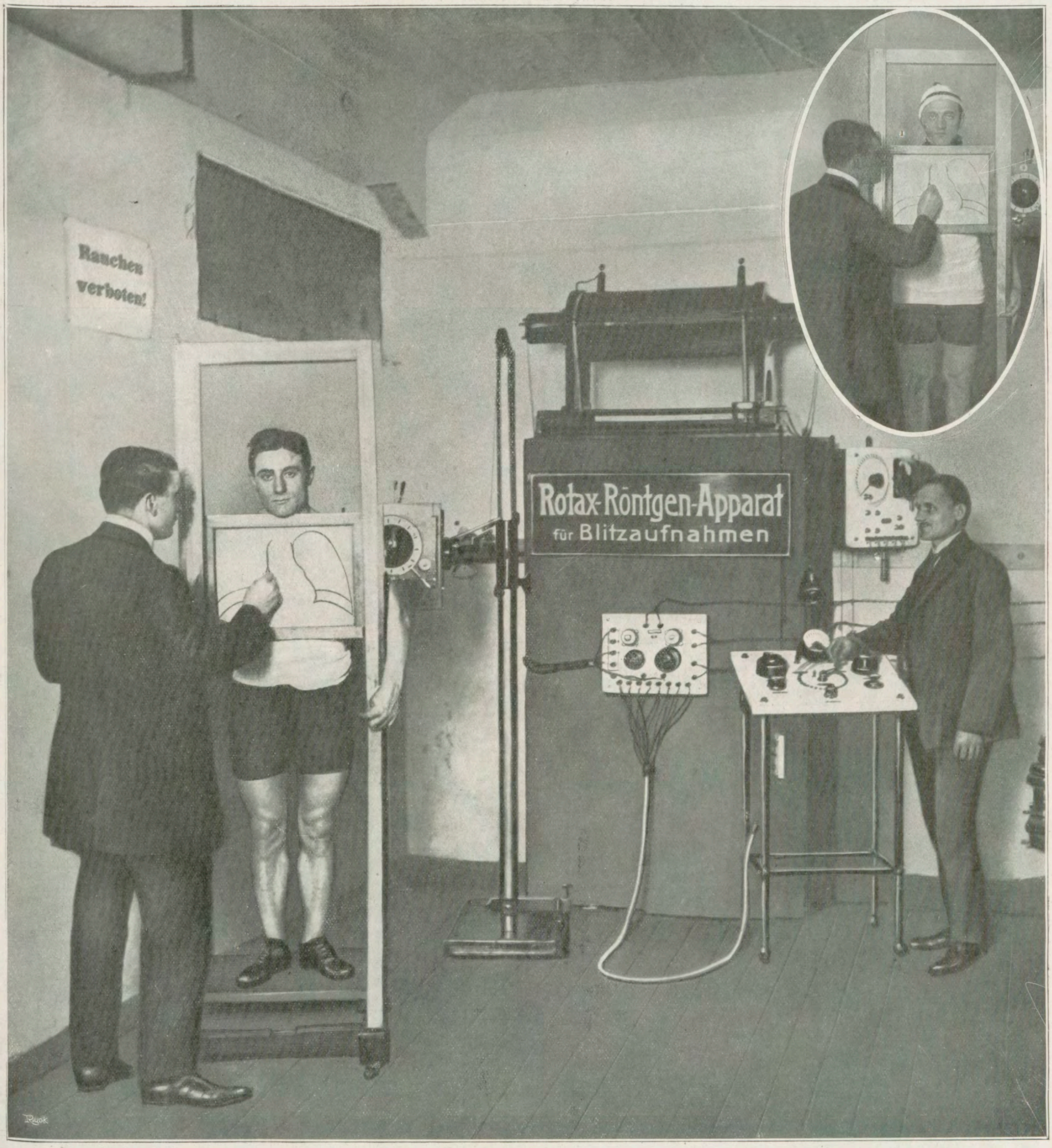
# La Vie au Grand Air

N° 709 — 20 Avril 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger. . . . . 28 —
Changement d'adresse 0 fr. 75.
*Liste des primes envoyée franco sur demande.*

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre-Lafitte et Cie April 20 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numero et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes



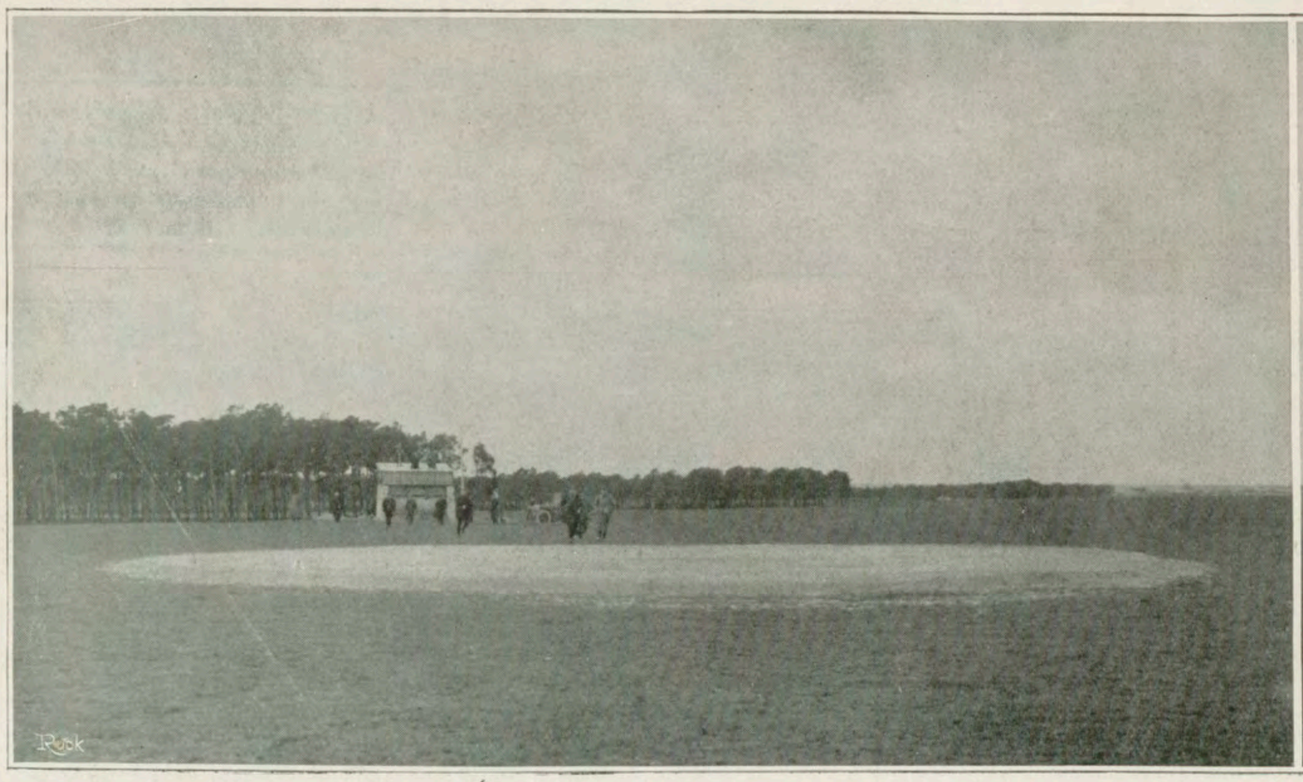

LE CŒUR DE STOL ET DE RUTT AUX RAYONS X (1)

**Pendant la course des Six Jours de Berlin, des médecins avaient installé un laboratoire de rayons X, muni des appareils les plus modernes. Avant, pendant et après la course, les coureurs se firent photographier le cœur. La grandeur et la forme étaient dessinées au moyen des rayons Rœntgen, et on put constater que le surmenage imposé par l'épreuve était loin d'être dangereux physiquement. Sur notre photographie, Stol, le vainqueur, se fait radiographier. En haut, son équipier Rutt se soumet à la même opération.**

(1) Voir l'article, p. 273.

# CE QUE SERA LE PRIX DE L'AÉRO-CIBLE

Photographies de notre envoyé spécial

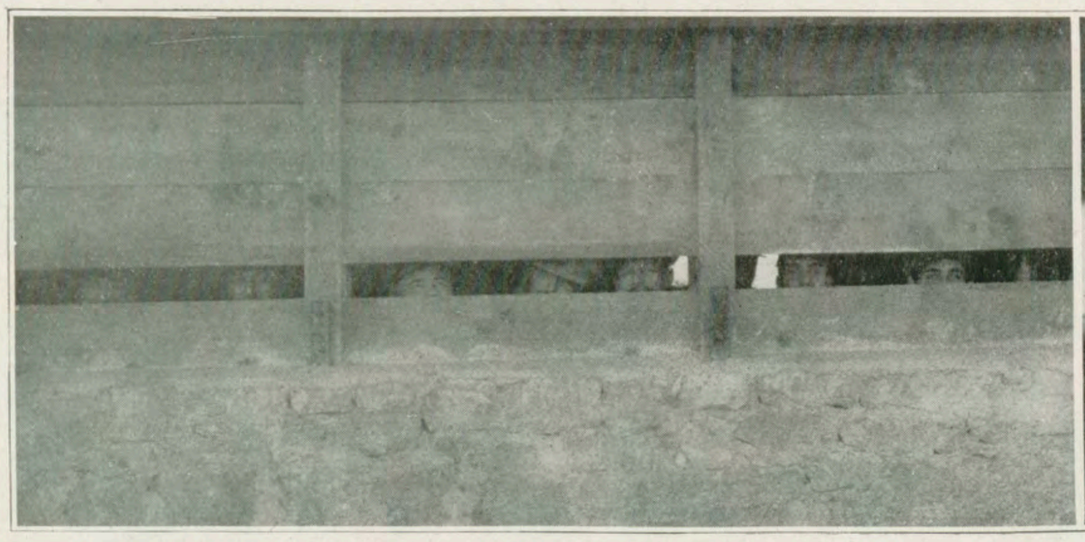


LA CIBLE OU SERONT LANCÉS LES OBUS

**Demain, si le temps le permet, se dérouleront les premiers essais officiels pour le Prix de l'Aéro-Club à Mourmelon. Jusqu'ici aucune expérience n'avait été faite.**

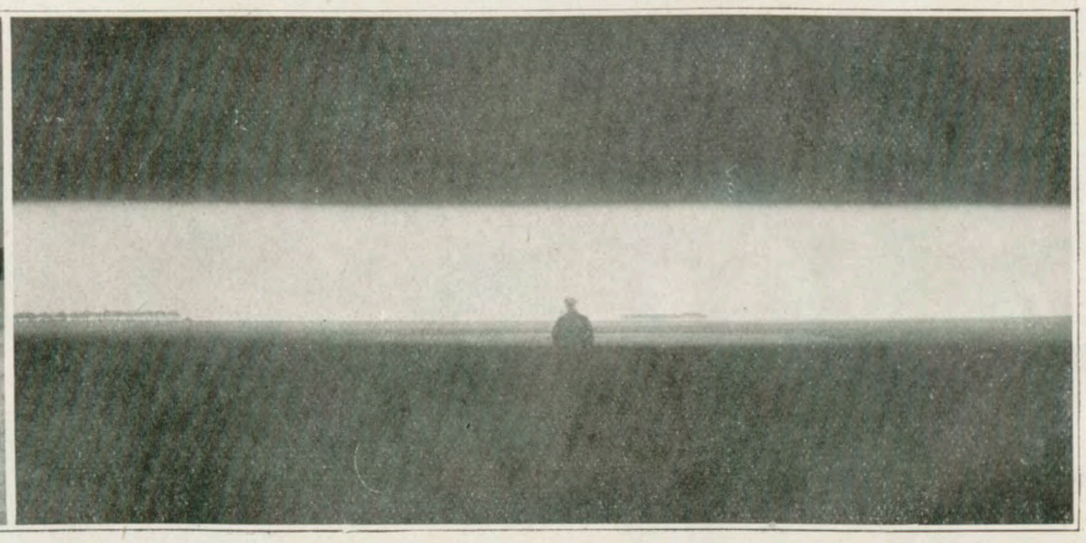
LA CIBLE VUE D'EN HAUT

**La cible a 20 mètres de diamètre, et l'aviateur doit y lancer 15 projectiles en 50 minutes, en se tenant à 200 m. d'altitude.**



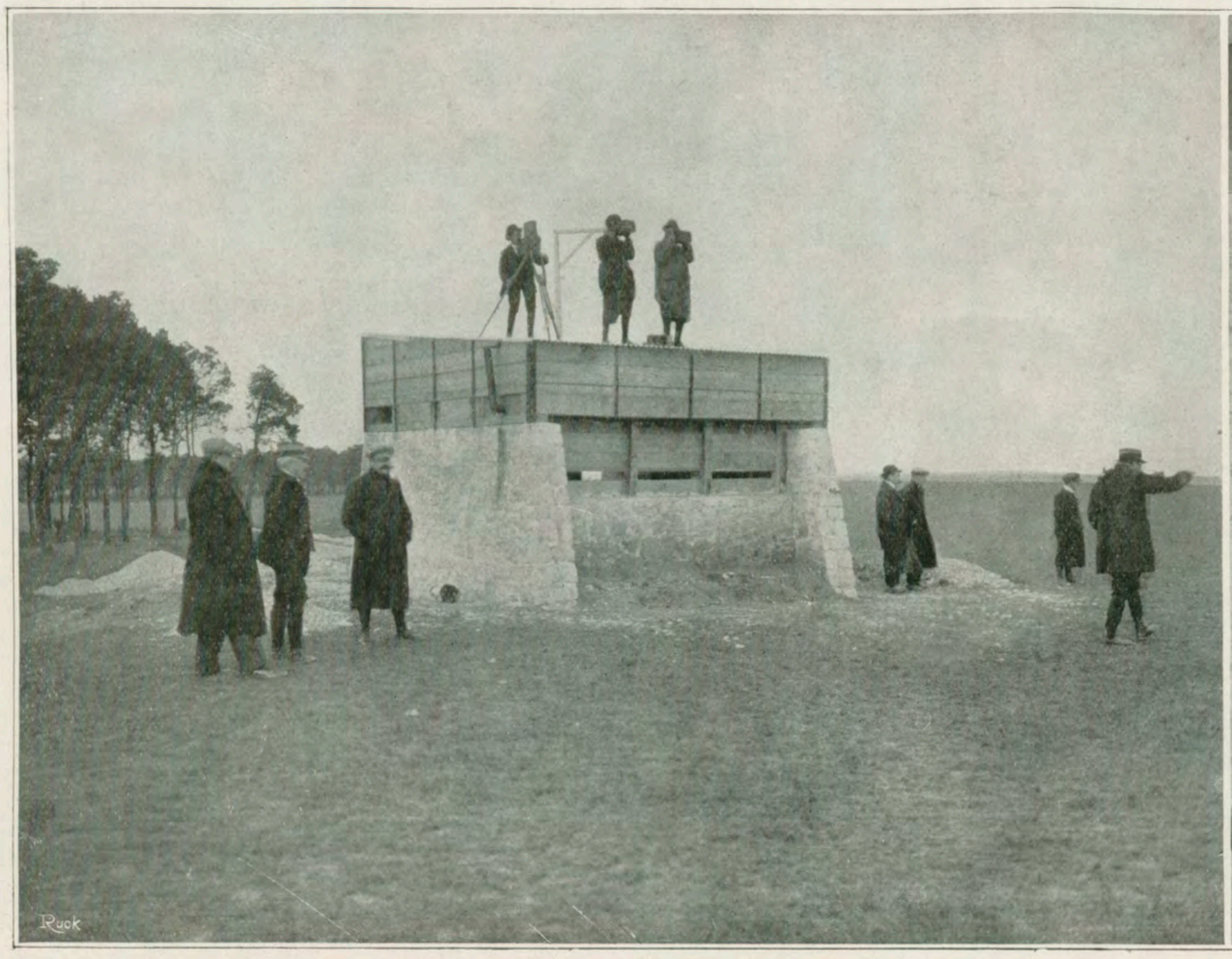
LA CABANE DES COMMISSAIRES

**Les projectiles pesant 7 kilos et l'adresse des pilotes n'étant pas très sûre, on est obligé d'enfermer les contrôleurs dans une cabane où ils seront à l'abri.**



CE QU'ON VOIT DE LA CABANE

**La cabane ne comporte comme fenêtre qu'une fente étroite permettant aux commissaires de contrôler et de chronométrer les tirs des concurrents.**



LE CHAMP D'AVIATION DE MOURMELON

**Cette photographie représente la cabane où se logeront les commissaires officiels. Le public n'est pas admis à moins de 1.500 mètres de la cible, précaution qui est loin d'être exagérée.**

DEUX CONCURRENTS DU PRIX

**A gauche, le lt Maillefert; à droite le lt Bousquet qui, demain, avec Kimmerling, prendront part aux essais.**

## SOMMAIRE


*A plus de 32 nœuds : « Le Saurer I »* .. .. .. Couverture
*Le cœur de Stol et de Rutt aux rayons X* .. .. .. .. 271
*Ce que sera le Prix de l'Aéro-Cible* .. .. .. .. .. .. 272
*La Course Pékin-Paris*, par ALFRED LEBLANC .. .. .. 273
*Le Prix de l'Aéro-Cible*, par ALBERT KIMMERLING.. .. 273
*Le cœur chez les coureurs des Six Jours*, par le Dr SPIER. .. .. .. . .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 273
*Les aéroplanes qui vont sur l'eau*, par GEORGES PRADE .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 274
*Avant le match Bernard-Dixie Kid*, par J. MORTANE .. 274
*Une usine modèle d'aéroplanes*, par V. LEFÈVRE .. .. 275
*Le Carnet du sportsman* .. . .. .. .. .. .. .. .. .. 276
*Les officiers aviateurs au Maroc* .. .. .. .. .. .. . 277
*Les lauréats du meeting de canots automobiles de Monaco* .. .. . .. .. .. .. .. .. .. .. .. 278-279
*Le Prix Marius Dubonnet* .. .. .. .. .. .. .. .. .. 280
*Les sports de défense*, par J. J.-RENAUD .. .. .. . .. 281
*La Coupe d'Angleterre*, par GÉO LEFÈVRE .. .. .. .. 281
*La brutalité au football*, par JEAN AUGER .. .. .. .. 281
*Champions d'aujourd'hui ou d'hier?* par F. TOCHÉ.. .. 282
*Le Bloc-Notes de la semaine* .. .. .. .. .. .. .. .. 283
*Les corneurs célèbres*, par RENÉ RIONDET. .. .. .. .. 284
*Après le Prix Juigné*, par STUART .. .. .. .. .. . 284
*Les courses de la semaine* .. .. .. .. .. .. . .. .. 285
*De Paris à Londres à deux*.. .. .. .. .. .. .. .. .. 286
*Les 100 kilomètres à Buffalo*. .. .. .. .. .. .. .. .. 286
*La vie d'un Champion du Ring*, par JIM JEFFRIES .. .. 287
*Notre concours de Jeffries*. .. .. .. .. .. .. .. .. .. 288


*AVIATION*

# La course Pékin-Paris

### Il semble que cette colossale épreuve soit possible.

LE *Matin* à qui nous devions déjà le Circuit de l'Est — et je suis heureux de dire à nouveau quelle reconnaissance j'éprouve à l'égard et des organisateurs et de cette course — a rêvé de faire mieux. Après avoir montré au public, aux constructeurs et surtout aux pilotes que l'aviation était un moyen de locomotion que ceux qui le pratiquaient ignoraient eux-mêmes, le *Matin* veut prouver que le trajet le plus considérable qui ait été imposé à un véhicule peut être franchi par l'aéroplane. Et il ne pouvait mieux choisir que le parcours Pékin-Paris sur lequel il lança naguère des automobiles qui parvinrent au but grâce à leur robustesse d'abord et à l'énergie de leurs pilotes. Aujourd'hui, ce sont les appareils volants qui seront soumis à toutes ces difficultés, c'est eux qui devront les surmonter. Y parviendront-ils? Pourquoi pas?

Au moment du Circuit de l'Est, je fus le premier découragé. Jamais je n'avais accompli le moindre vol en dehors d'un aérodrome, et je crois que mes camarades étaient dans le même cas. La veille du départ, j'ignorais encore si je m'alignerais. Ce n'est que pour faire face à mon engagement, mais sans la moindre conviction, que je m'envolais d'Issy-les-Moulineaux. J'arrivais à chaque étape certain que je serais arrêté en route à la suivante : nos ailes semblaient si peu aguerries à cette époque! Et cet état d'âme était aussi, je crois, celui d'Aubrun et de Legagneux. Nous bouclâmes cependant le fameux tour et Paris nous vit rentrer par la voie des airs, sans que nous ayons eu le moindre retard dans l'horaire qui nous était fixé, malgré la pluie et la tempête au cours de la section Charleville-Douai. Ce qui semblait impraticable à tous était devenu réalité!

L'année dernière, on organisa quatre courses : Paris-Madrid, Paris-Rome, le Circuit Européen et le Circuit d'Angleterre. Avant la première, ma confiance vacillait à nouveau. Je n'osais cependant émettre une opinion. Si j'avais dit : « C'est impossible ! » et que mon pronostic fût détruit, nombre de personnes se seraient empressées de déclarer que la jalousie seule m'avait fait parler. Si j'avais assuré : « Rien n'est plus facile » et qu'aucun pilote n'arrive au but, aussitôt les clameurs auraient retenti : « Puisque c'était si simple, m'aurait-on rétorqué, vous n'aviez qu'à le faire ! » Ma situation était délicate, je m'abstins d'être trop affirmatif.

Mais je puis vous avouer que chaque succès nouveau m'émerveillait et m'étonnait: les envolées des Garros, des Védrines, des Beaumont me transportaient d'enthousiasme et je vis alors combien il était fou d'essayer de prédire l'avenir, surtout dans le domaine de l'aviation qui, chaque jour, nous réserve des surprises aussi extraordinaires qu'inattendues.

Et voilà qu'aujourd'hui je suis forcé de ratiociner sur Pékin-Paris. Avouez que la fatalité m'en veut. Aussi serai je franc et irai-je droit au but : « A mon avis, Pékin-Paris est parfaitement faisable et je crois que plusieurs aviateurs rentreront à Paris par la voie aérienne ! » On ne peut être plus catégorique, ce me semble. Mais maintenant il faut que je vous explique sur quoi se base mon avis et c'est là que la besogne devient plus délicate.

Il est certain que là où sont passées les automobiles, les aéroplanes auront plus de facilités encore. De plus le parcours sera sensiblement moins long pour les oiseaux qui pourront couper court. On peut l'évaluer de 12.000 à 13.000 kilomètres. Avons-nous des moteurs pouvant résister à pareil travail? Certes, oui, mais à condition qu'ils soient l'objet de soins continuels. Nombreux sont ceux qui ont de plus longues distances à leur actif, mais ils ont été démontés, revus et remontés par des mécaniciens. Les pilotes pourront-ils, dans la hâte de la lutte, recourir à semblable précaution ? Quelle sera la puissance qu'il faudra employer ? 50, 70, 100 ou 140 chevaux. Je crois que le mieux serait le 50 chevaux, moins vite, peut-être, mais plus sûr. Il est vrai qu'il offrirait moins de stabilité dans les remous. Je vois donc très bien un moteur résistant aux fatigues du voyage, à condition qu'à quelques points donnés, il soit visité de fond en comble. Quant aux appareils, maniés par des pilotes habiles, je les considère absolument suceptibles de fournir brillamment leur tâche.

Le parcours ? Il m'est quelque peu malaisé d'en parler. Certes, j'ai beaucoup voyagé, mais j'ignore ces régions : Je ne pourrai donc me servir que des données qui m'ont été fournies par des personnes compétentes.

Le trajet Pékin-Varsovie est le point d'interrogation et même d'exclamation de la course ! Il y a là 10.000 kilomètres à voler qui ne seront pas toujours faciles. Trois points seront surtout dangereux : la chaîne de montagnes du Khingan, sur la frontière de la Mongolie ; le terrain qui entoure le lac Baïkal sur une distance de 60 kilomètres est très accidenté ; enfin, la traversée de l'Oural. Mais il paraît qu'aucune des difficultés accumulées n'est insurmontable. Le reste du temps, la ligne du transsibérien constituera un point de repère précieux et permettra les ravitaillements.

Et c'est là que la tâche du constructeur sera ardue : que de postes à installer tout le long de la route pour permettre aux pilotes de se ravitailler! Je souhaite que tous puissent atteindre le but qu'ils se proposeront pour reprendre des forces et que la panne traîtresse ne vienne point les arrêter en chemin. De gros sacrifices pécuniaires seront indispensables du côté des constructeurs et une dose d'énergie, de courage et de maîtrise rare de la part des pilotes. Mais quel beau succès, quelle belle leçon nous donnerons à l'humanité si cette année, trois ans après l'immortelle traversée de la Manche par Blériot, deux ans après le Circuit de l'Est, des oiseaux de France, partis de Pékin viennent se poser allègrement sur le sol parisien après la plus extraordinaire randonnée des temps modernes.

ALFRED LEBLANC.

# Le Prix de l'Aéro-Cible

### Les conditions de l'épreuve ne sont pas celles de la guerre.

DEMAIN, si le temps le permet, se dérouleront les premières épreuves du prix de l'Aéro Cible. Et j'espère bien y prendre part en pilotant l'appareil qui emmènera dans les airs l'enseigne de vaisseau Lafon. Ce concours nous fait envisager une tactique toute nouvelle de la guerre de demain. Mais il faudra un long entraînement avant d'arriver à viser avec sûreté. Il faut avoir navigué à travers l'atmosphère pour savoir combien il est difficile de faire tomber un objet quelconque sur un point donné du sol.

A. KIMMERLING.

Imaginez que, d'un aéroplane en marche à 100 kilomètres à l'heure, on laisse tomber un projectile quelconque, il ne viendra pas au sol verticalement sur le point même au-dessus duquel se trouvait l'appareil au moment où la chute commença. Outre la dérive que peut lui imprimer le vent, il est animé, quand on le lâche, d'une vitesse égale à celle de l'aéroplane et de même direction, si bien que la force d'inertie le fera tomber en un point d'autant plus éloigné du point visé que l'aéroplane était plus élevé et que sa vitesse était plus grande.

Il se trouvera des tireurs adroits qui arriveront à évaluer ces données *à l'œil* et seront capables de loger leurs obus avec quelque chance d'effet utile. Dans la pratique, il sera indispensable de posséder des appareils de visée très précis que nous n'avons pas encore, mais que les manœuvres répétées feront découvrir.

En ce qui concerne le concours actuel, je lui adresserai le reproche de ne pas être suffisamment conçu au point de vue de la guerre. Le règlement exige de lancer 15 obus en 50 minutes à 200 mètres d'altitude sur une cible de 20 mètres de diamètre. Or, l'aviateur est obligé de tourner en rond au-dessus d'un point. Plaçons-nous dans le cas de guerre : croyez-vous qu'à 200 mètres, l'aviateur serait en sécurité? Si nous lancions de véritables obus, ne pensez-vous pas qu'ils auraient un rayon d'action supérieur à 20 mètres? Enfin, ne faudrait-il point que l'agresseur ailé vînt d'un point et qu'il y retournât après avoir accompli sa mission ?

C'est pourquoi il serait louable, me semble-t-il, pour un concours de ce genre et pour l'éducation des artilleurs de l'air, que les conditions fussent changées dans ce sens. Et voici ce que je préconiserais : obligation pour l'aviateur de tenir l'air trente minutes au moins avant le jet du premier projectile, ce qui, en cas de guerre, lui permettrait de parcourir au minimum 50 kilomètres; cible de 100 mètres de diamètre; 1.000 mètres d'altitude minimum pour le lancement des obus et trente minutes de vol après le jet du dernier. Nous serions alors dans des conditions qui nous rapprocheraient du but recherché. Et ne serait-ce pas par là que nous devrions commencer ?

ALBERT KIMMERLING.

*CYCLISME*

# Le cœur chez les coureurs des 6 jours

### Observations données par leur examen aux rayons X

SI l'on appliquait à la critique des grandes courses cycliste des Six jours le point de vue purement esthétique, plus d'une personne aux sentiments délicats se détournerait avec une moue de dégoût. De pareilles épreuves comportent forcément une dose d'effort superhumain, d'abandon de toute sentimentalité, une sorte de ruée sans égards pour tout le reste, qui expliquent les accidents, les chutes et les surmenages qui s'y produisent.

Si, au contraire, l'on ne veut voir dans cette transgression des limites fixées à l'homme, dans cette lutte contre les syncopes, qu'une endurance héroïque et un état de constante préparation morale, un louable enrichissement de nos qualités populaires et psychiques, la course des Six jours constitue alors un extrait de haute concentration, un labeur d'endurance jadis tenu impossible et d'essence hautement stimulante.

A côté de son but purement sportif ou théâtral laire, une épreuve de ce genre peut remplir une mission très élevée, dont l'importance s'accroît encore à l'examiner dans toute sa portée. Au cours de la dernière épreuve des Six jours cyclistes de Berlin, les héros de la piste se sont volontairement prêtés aux exigences de la science et ont effectivement combiné une série d'expériences pleines de sacrifices avec leur activité sportive.

On ne peut que s'incliner devant cela et avec respect.

En effet, on vit ces grands premiers rôles, en plein effort, prendre le temps de quitter la piste et de descendre au rez-de-chaussée pour se laisser radiographier un nombre incalculable de fois, sans chercher à s'esquiver et sans témoigner de la moindre mauvaise volonté.

Et ce que l'on a obtenu dans le laboratoire radiographique, grâce à l'aide des complaisants héros du cycle, sera bientôt répandu dans les cercles les plus lointains et aura la plus grande valeur, tant au point de vue purement scientifique et radiologique qu'au point de vue pratique.

En effet, depuis longtemps une vive discussion avait pris naissance dans les milieux médicaux, quant à l'effet sur le cœur des grands efforts, de la suractivité sportive et des épreuves d'endurance. Affaiblissaient-ils le cœur ou le rendaient-ils plus vigoureux ? C'était surtout la dilatation de cet organe, comme suite de ces efforts physiques, qui était devenue une sorte de fantôme très redouté et qui depuis longtemps hantait les cerveaux même des spécialistes les plus réputés.

Les radiographes sont enfin entrés dans la lice et ont trouvé quantité de méthodes pour déterminer les limites du cœur par les rayons X. Souvent les

opinions des différents auteurs se contredisaient diamétralement, effet de l'imperfection des instruments comme des procédés. Le professeur Moritz-Koy avait construit un orthodiagraphe qui avait permis de trouver jusqu'ici les résultats tenus pour les meilleurs.

Enfin, un radiographe, Albin Kohler trouva une nouvelle base fondamentale théorique pour la radiographie du cœur, base qui fut partiellement modifiée par le professeur Albert Schonberg.

Le médecin-major Dr Strausset et le radiographe Vogt parvinrent alors à établir une nouvelle méthode de détermination des limites du cœur, géniale dans sa simplicité et qui permet, en 10 ou 15 secondes d'obtenir une image absolument fidèle et exacte du précieux organe et de la fixer graphiquement. A l'aide de l'appareil Rotax on parvint à travailler si rapidement et si simplement, sans accrocs ou sans arrêts, que les coureurs eux-mêmes se prêtèrent joyeusement aux opérations dont ils suivirent le cours avec un grand intérêt. Ici, aussi, ils méritent notre gratitude, car les résultats que l'on a obtenus chez eux sont, plus que partout ailleurs, particulièrement indiqués pour éclaircir cette matière si complexe, surtout lorsque l'on put y appliquer l'épreuve des Six jours, sportive au sens le plus profond du mot. Les sources d'erreurs des méthodes antérieures ont été absolument éliminées dans ce nouveau travail et la chose elle-même se trouve là simple et claire.

Les essais faits avec les appareils exigèrent une tension de 200.000 volts et ne purent être prolongés aussi longtemps que grâce à l'emploi d'un appareillage de tout premier ordre.

Les résultats obtenus, qui pourraient avoir une influence prépondérante sur l'hygiène populaire, sur certaines questions d'appropriation au service militaire, etc., seront publiés in-extenso.

Dr SPIER.

*AVIATION*

# Les Aéroplanes qui vont sur l'eau

## Un voyage avec escale au dessus de la Méditerannée.

Comme vous l'avez vu, nous possédons désormais un engin de promenade nouveau, l'hydro-aéroplane qu'on appellera, avant peu, j'en suis certain, l'hydroplane.

*Volons donc au-dessus de l'eau!* Aussi bien y ai-je volé moi-même avec cet extraordinaire Eugène Renaux qui est arrivé ici, car c'est de Monaco que je vous trace ces lignes, sans jamais avoir pris le moindre envol de la moindre flaque.

Laissez-moi vous conter ce voyage qui eut pour origine un pari.

Renaux devait partir de Monaco le samedi après dix heures, se poser dans le port de Menton en passant au-dessus du Cap Martin, repartir du port de Menton, et aller ensuite mouiller à Villefranche pour en repartir, et revenir à Monaco avant midi.

Et nous partîmes. L'impression est étrange d'abord par la bizarrerie des préparatifs. Cet immense appareil qu'on pousse à l'eau sur un plancher, ces lames qui vous entraînent, la sensation étrange d'être sur l'eau au milieu de cet assemblage de toiles et de fils, le moteur qui fait un effroyable tintamarre, l'hélice à quatre branches qui tourne et tout cet extraordinaire édifice qui commence à glisser lentement au milieu des navires imposants par leur masse, et qui semblent vous dire : Que viens-tu faire ici ?

L'envol est insensible Il faut regarder avec attention les gigantesques flotteurs, épier le moment où l'on ne voit plus de sillage... et encore on ne voit pas grand chose.

Mais il fait froid subitement, c'est que la vitesse s'est accrue, nous sommes en plein vol. Connaissez-vous la rade de Monaco ? C'est un cirque grandiose, dont le port occupe le fond, à gauche, les hautes cimes des Alpes que domine à plus de 1.000 mètres, au bord de la mer, le mont Agel, devant nous une jetée de verdure, le Cap Martin au-dessus duquel on voit les Alpes italiennes, à droite, c'est d abord le rocher de Monaco, puis la mer. Comme un oiseau de mer qui monte en cercles, nous tournons un instant et nous prenons de la hauteur. De petites traînées blanches sous nos pieds indiquent des canots automobiles qui s'entraînent à toute allure. Une barque blanche dans un remous de lait, c'est le paquebot allemand *Princessin Heinrich* qui s'en va vers Menton. Derrière le cap même, la silhouette maussade d'un contre-torpilleur nous guette. C'est du tourisme délicieux, divin, mais comme il faut peu d'imagination pour se représenter l'image de la guerre! Une ceinture d'eau verte, transparente et pâle, un collier de jade encercle le Cap Martin. Nous avons juste le temps de jeter un coup d'œil sur ses haies d'oliviers, de cyprès et de lauriers roses. Les allées ombreuses se dessinent, les villas blanches d'où l'on agite des mouchoirs, et déjà nous sommes sur la baie de Menton, à gauche de laquelle, frileuse, se blottit la vieille cité restée italienne, avec ses maisons hautes. Autour c'est l'épanouissement des villas. Le vent souffle du large sur notre droite. Renaux a coupé les gaz, et nous décrivons un cercle immense, juste devant la frontière italienne aux délicieuses Roches-Rouges. Nous revenons dans le port de Menton. Comme les mouettes qui s'y jouent, nous nous posons au ras de l'eau, à quelques mètres du quai, et nous repartons. Nous filons maintenant au ras de l'eau, à dix mètres à peine, et la vitesse paraît fantastique. Le Cap Martin, la baie de Monaco, puis le roc défilent à toute allure. De temps à autre, un bateau se présente devant nous. Renaux donne un coup d'équilibreur, et comme un cheval de steeple qui franchit l'obstacle, le biplan saute littéralement pardessus. Voici l'Eze, nid d'aigle dans les rocs, voici le Cap Saint-Jean et le Cap Ferrat comme un pouce et un index étalés sur l'eau, voici Villefranche où pénetre un second contre-torpilleur.

Voici la rade où nous entrons, et nous nous posons juste devant la gare où fume un train

Cette fois, nous montons rapidement, et le panorama des Alpes blanches de neige descend lentement sous nous. Derrière la première barrière de montagnes apparaît la grande chaîne étincelante au soleil avec ses glaciers. Est-ce la sensation lointaine, mais je suis gelé. Au-dessous de nous, lentement, très lentement, bien que nous marchions vent arrière, à plus de 90 à l'heure, défilent les paysages, les caps, les baies. Le rocher de Monaco s'approche. Dans un vol vertigineux, nous le passons, un léger clapotement sous les flotteurs. Nous sommes arrivés.

GEORGES PRADE.

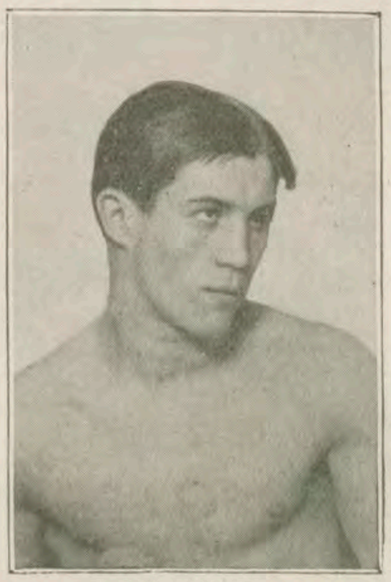
*BOXE*

# Avant le match Bernard-Dixie Kid

## Bernard ne semble pas encore susceptible de triompher de Dixie Kid.

Mercredi prochain, au Cirque de Paris, nous assisterons encore à un match franco-nègre. Mais cette fois, Carpentier laissera la vedette à un autre boxeur Français redoutable, Bernard, et Gunther sera remplacé par cet homme si adroit et si scientifique qu'est Dixie Kid. Que donnera cette rencontre ? Il est difficile de le dire. Bernard a fait depuis quelque temps de tels progrès que ses partisans voient en lui un nouveau Carpentier. Il s'est amusé avec Randall, Jack Daniels, Meekins, il a battu aux points Arthur Evernden. Il n'en fallait pas plus pour le sacrer grand champion. Peut-être est-on allé un peu vite en besogne. L'avenir nous l'apprendra mercredi! Il semble regrettable de le voir opposer pour sa première grande rencontre à un homme aussi scientifique que Dixie Kid. Si celui-ci triomphe, comme il est à croire, il menace de ridiculiser le pauvre Bernard par son jeu admirable de vitesse et d'adresse. Il est vrai que si, par aventure, le Français s'adjuge la victoire, il remportera là un succès qui le mettra au premier rang et qui rendra absurdes les craintes que je me fais un devoir d'émettre. Nul plus que moi ne souhaite la décision en faveur de Bernard, mais je serais fort étonné qu'elle le récompense de ses efforts. D'ailleurs, c'est de bonne justice : il est encore un peu jeune, il a 18 ans depuis le 16 mars dernier, c'est la troisième année qu'il boxe ; le voir au rang des meilleurs champions aussi rapidement, serait décourageant pour ceux qui travaillent avec ardeur pendant des mois et des mois avant de pouvoir s'imposer.

S'il est vainqueur, par hasard, soyez d'ailleurs certain qu'il ne sera pas champion du monde pour cette raison. Les organisateurs, d'ordinaire mieux inspirés, déclarent que ce combat sera le premier où « un Français combattra pour un championnat du monde ». Vraiment, c'est là une annonce un peu puérile ! Dixie Kid se prétend champion du monde de par la victoire qu'il remporta sur Joe Walcott le 30 avril 1904. Soit, mais il l'obtint sur une faute. Rien que ce résultat prouve qu'elle n'est pas susceptible d'établir la supériorité de Dixie Kid. De plus, depuis cette époque, le scientifique nègre a subi plusieurs échecs. Je ne parlerai pas des knock-out que lui infligea Sam Langford en 5 et en 3 rounds. Celui-ci est trop lourd pour prétendre au titre de la catégorie des welter. Mais Willie Lewis a été déclaré vainqueur de Dixie Kid, l'année dernière, à Paris. Et Willie est un véritable mi-moyen. Alors c'est donc lui qui est le champion du monde, quoique la décision ait été volée au nègre de la façon scandaleuse dont on se souvient. Puis, Blink Mac Clowskey qui se prétend poids welter a été vainqueur de Dixie Kid sur faute en trois reprises. Si Willie n'était pas champion du monde de par sa victoire, à n'en point douter, Blink s'est adjugé le titre. Mettons que l'ayant gagné par disqualification, ce ne soit pas très noble. Et pourtant, Walcott avait été battu de la même façon. Passons alors à Harry Lewis qui a jonglé avec Dixie Kid, l'étendant à terre aussi souvent qu'il voulait et l'obligeant à abandonner après s'être amusé pendant huit rounds. Qui, dans ce cas, consentira à méconnaître les droits d'Harry Lewis au titre ? Ne cherchons pas à nous lancer dans une discussion oiseuse sur les championnats du monde, mais reconnaissons franchement que prétendre que Bernard va rencontrer Dixie Kid pour le titre est une « galéjade » indigne du Wonderland et des organisateurs. Si le Français gagnait et s'il s'intitulait champion du monde des mi-moyens, les sportsmen riraient et se moqueraient de cette prétention.



BERNARD

Je m'explique d'autant moins ce besoin de rehausser l'attrait du match, que la personnalité des deux hommes en présence suffit absolument pour justifier l'empressement du public. Nous sommes presque certains d'assister à un beau combat : peut-être Bernard décevra-t-il ses partisans en se faisant battre, mais il est certain qu'il nous fera admirer son courage et ses qualités de frappeur et d'encaisseur. Je ne voudrais pas qu'on puisse croire que j'ai voulu, par ce qui précède, diminuer la valeur du Français qui, j'en suis convaincu, a une belle carrière devant lui. J'émets simplement quelques doutes sur la possibilité pour lui de nous étonner déjà.

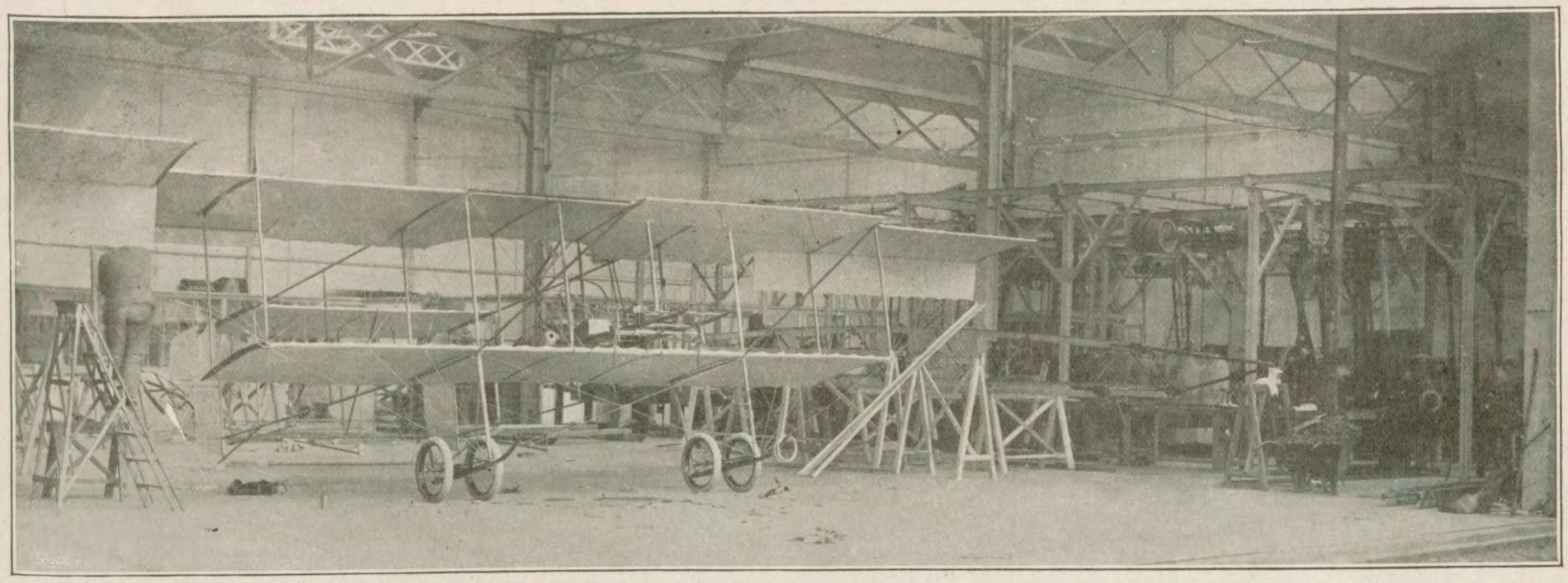
Il a débuté en 1909 et depuis a livré 41 combats qui se sont terminés de la façon suivante : 6 victoires par knock-out, 12 aux points, 6 par abandon, 9 match nuls, 5 défaites aux points, 1 par abandon 1 sur une faute, 1 par knock-out, obtenu par l'Argentin Willie Gould. Sa dernière défaite lui fut infligée à Cabourg l'été dernier : Bernstein l'obligea à abandonner à la cinquième reprise. Depuis, il forçait Staessens à abandonner au neuvième round. Il battait Demmlen aux points, faisait match nul avec Badoud, puis le battait aux points, faisait abandonner Dick Knock à la septième reprise, battait encore aux points Badoud, knock-outait Randall, en 2 reprises, Jack Daniels en 3, Meekins en 2 et triomphait aux points d'Evernden en 15 rounds.

Est-ce à dire que ces succès légitiment une rencontre avec Dixie Kid ? Non, je ne le pense pas, car, sans être champion du monde bon teint (en dehors de sa couleur), le nègre est un homme prodigieusement vif, adroit et scientifique. Il a fourni 76 combats qui, se répartissent ainsi : 4 victoires par knock-out, 18 aux points, 2 victoires par abandon, 1 victoire sur faute, 3 matches nuls, 5 sans décision, 3 défaites par knock-out, 1 aux points, 1 sur une faute. On voit que ce n'est pas précisément là le record d'un homme de second ordre : il n'a été battu que 4 fois : 2 fois par knock-out, en 5 et 3 rounds par Sam Sangford, 1 fois par knock-out en 8 reprises par Harry Lewis, 1 fois sur faute par Mac Clowskey et 1 fois aux points par Willie Lewis. Nous avons dit ce qu'il fallait penser de ce dernier échec. Parmi ses victimes citons le vieux Bobby Dobbs (4 rounds,) Joe Walcott (disqualifié à la vingtième reprise), Joe Grum (knock-out en 6 rounds et 2 fois aux points) Jim Johnson (aux points en 6 reprises), J. Fitzgerald aux points en 10 rounds), Young Loughrey (disqualifié à la dixième reprise), Johnny Summers, (knock-out en deux reprises). Il a battu également Carpentier qui abandonna à la cinquième reprise, mais notre champion national avait 39° de fièvre.

JACQUES MORTANE.

Nous informons ceux de nos lecteurs qui posséderaient le numéro 618 de la *Vie au Grand Air*, que nous sommes en ce moment acquéreurs de ce numéro au prix de ofr. 75.

# UNE USINE MODÈLE D'AÉROPLANES



**L'ATELIER DE MONTAGE DES USINES FARMAN**

**Les usines de Billancourt possèdent un atelier de montage permettant de placer côte à côte plusieurs appareils. Au premier plan, on aperçoit un biplan qui après avoir volé plus de 15.000 kilomètres, vient à la visite.**

Chaque jour amène en toutes choses de nouveaux progrès, aussi bien dans le domaine du sport que dans celui de l'industrie ou de la science.

Que de volontés, que de génies se sont unis, pour arriver à de tels résultats!

Pour le prouver, parlons de l'œuvre des frères Farman

Ils sont trois. Par rang d'âge Dick, Henry et Maurice. Les deux derniers sont de beaucoup les plus connus. Leur mérite, leur intelligence, leur valeur morale et physique en ont fait de véritables « jumeaux ». Dick, lui, serait un peu le papa d'Henry et de Maurice, si tous trois n'avaient la joie de posséder toujours l'affection de celui qui a le bonheur d'avoir donné le jour à trois hommes semblables.

Les Farman ont fait construire à Billancourt, une usine qui leur coûte un million et d'une superficie de 12.000 mètres carrés. La visite de cette usine-modèle est donc des plus intéressantes. On y apprend que le frêne, le peuplier et le vulgaire sapin sont les bois employés dans la fabrication des aéroplanes.

Le frêne est le plus résistant de tous, mais il est le plus lourd. Aussi est-il employé pour les parties qui travaillent le plus, les montants, les longerons, les parties essentielles.

Le peuplier est employé pour les parties courbes et de faible épaisseur, telles sont les lattes des ailes.

Le sapin est employé dans les parties qui ne travaillent pas et qui ont besoin d'un bois creux et léger. Comme vous pouvez vous en rendre compte, nous sommes en ce moment, à la menuiserie. C'est là qu'est débité et façonné le bois brut. Comme machines — toutes fonctionnent à l'électricité — nous trouvons les scies, les raboteuses, les planeuses qui taillent les pièces au gabarit et les toupilleuses qui creusent le bois.

Car le bois est creusé, certaines parties restent pleines ; ce sont celles où passeront des boulons.

Les montants sont ensuite collés à chaud (40°) dans une chambre chaude, puis liés solidement avec des bandelettes et le tout est verni. Ainsi est obtenue une pièce solide et légère.

En bien des parties, le bois doit être cintré. Le frêne est le plus employé pour cet usage.

Nous voici maintenant dans une salle où sont fabriquées les ailes. C'est un travail de façonnage particulièrement méticuleux. Ici se font l'entoilage et là la peinture, le vernissage et l'émaillage. Une forte odeur de chloroforme se dégage. Il entre en effet dans la composition du vernis employé pour les ailes, qui doit être extrêmement lisse, une forte dose de cette redoutable drogue. C'est là également que sont émaillées les roues et les parties métalliques qui entrent dans la confection d'un aéroplane.

Nous passons dans une grande salle où sont montées les cellules, puis à côté, une salle plus grande encore où on opère le montage général. Nous voyons là, un appareil qui a déjà volé plus de 15.000 kilomètres et qui revient pour une simple mise au point.

Nous voici maintenant dans la galerie des machines. On se croirait presque chez Berliet, Clément ou Darracq et, c'est bien là un des côtés curieux de cette nouvelle usine d'aéroplanes. On trouve en dehors des tours, des fraiseuses etc., des machines à fabriquer des boulons, des moyeux, des charnières spéciales pris dans la masse, des coulisseaux de direction, merveilles de travail et d'ingéniosité.

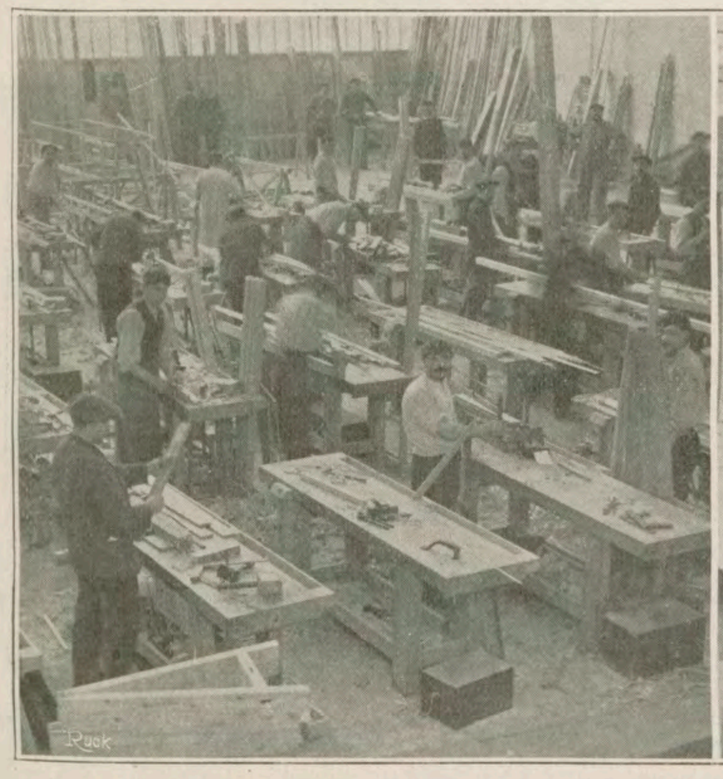
Puis nous pénétrons dans un hall long de cent mètres au moins et rigoureusement clos. C'est le magasin où viennent successivement toutes les pièces, au fur et à mesure de leur fabrication.

Enfin, séparées de tout le reste, pour éviter sans doute les risques d'incendie, nous trouvons les forges — il y en a quatre — et la fabrication des capots en coupe-vent, propres aux appareils Maurice Farman, les réservoirs de cuivre, la soudure autogène, puisqu'il est dit que tout doit être fabriqué dans ces usines.

Aussi, quand vous sortez de là, vous sentez-vous réellement reconforté, car vous vous dites que les aéroplanes de Farman, d'ailleurs des plus estimés dans le monde officiel de l'armée, constituent réellement de belles pièces de mécanique, construites avec un soin scrupuleux et présentant des garanties extraordinaires.

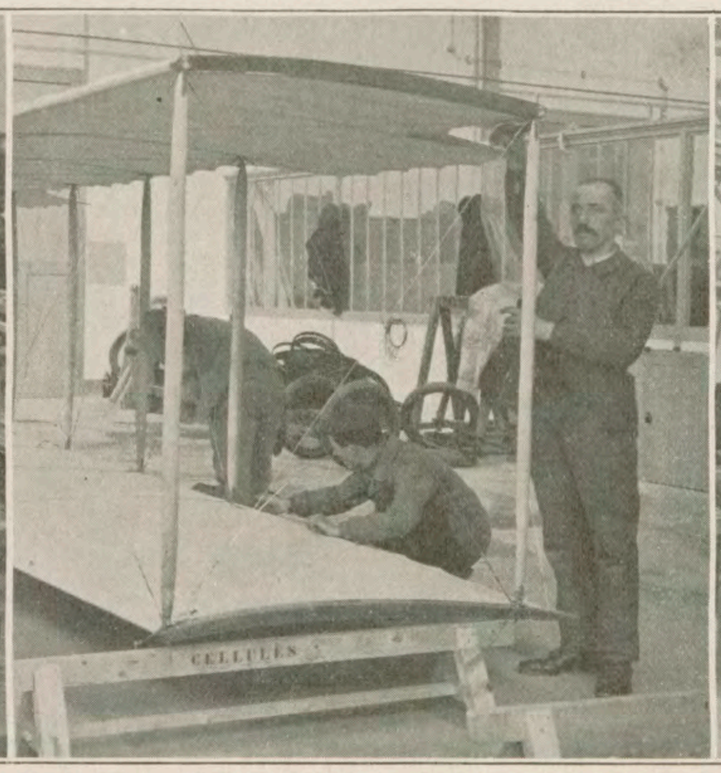
Et malgré vous, en contemplant cette œuvre magnifique des Farman, œuvre bien française, car nos champions non seulement Français de cœur et d'esprit sont naturalisés aujourd'hui, vous songez : « Ils n'en ont pas... en Allemagne » puisque d'ailleurs, dans ce pays, berceau de l'aviation, rien de comparable n'existe encore.

Victor Lefèvre.



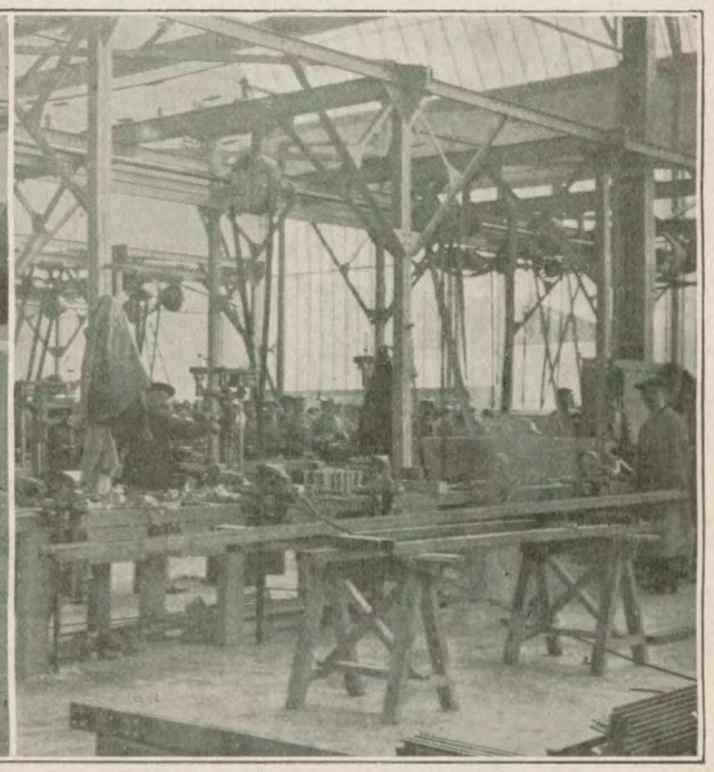
**L'ATELIER DE MENUISERIE**

**Les frères Farman se sont attaché un personnel de menuisiers experts à travailler le bois brut.**



**LE MONTAGE D'UNE CELLULE**

**La fabrication des ailes exige un travail de façonnage méticuleux ainsi que le montage des cellules.**



**UN COIN DE L'ATELIER D'ASSEMBLAGE**

**Les usines Farman occupent une superficie de 12.000 m. q. et sortent 400 biplans par an.**

# LE CARNET DU SPORTSMAN

*Pauvres Anglais! Voici que même la Course au Pôle-Sud — la Course de consolation — leur échappe. Pôle après pôle! Quand Peary, l'Américain, eut conquis le Pôle Nord, les Anglais songèrent : « Le Pôle Sud nous reste ». Eh bien! non, ils ne l'auront pas. La course est courue et c'est la Norvège qui gagne, décidément. Un télégramme d'Akahoa (Nouvelle-Zélande) vient de nous apprendre que le 3 janvier — 20 jours après celui où le capitaine Amunsden planta le drapeau du roi Hakon au Pôle Sud, son rival, le capitaine Scott, en était encore à 150 milles et que traîneaux automobiles et poneys avaient causé des déceptions, que les chiens avaient fait merveille et qu'au surplus tout allait bien.*

*Maintenant, le silence un instant rompu, le silence de la glace, va se refermer sur les pas de l'explorateur et l'emprisonner jusqu'à ce que le printemps antarctique ait de nouveau ouvert la banquise. Ce qui veut dire que le capitaine et ses compagnons ont un hiver encore à passer dans l'antarctique désert.*

*Au fond nos voisins sont forts désappointés d'avoir été devancés au Pôle. On le serait à moins. Pour les réconforter, le fameux géographe Sir Clemente Markham, écrit au* Times : « *Il n'y a pas eu de course au Pôle... L'expédition de Scott était d'ordre purement scientifique. Rien de plus, et surtout rien d'autre. Le plan d'Amundsen était de faire un « dash » (bond) au pôle, à l'insu du capitaine Scott. Ne comparons pas deux entreprises qui ne sont pas à comparer.* »

*Eh! eh! mais voilà qui sent un peu son dépit. Nos voisins seraient-ils mauvais perdants?*

## CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 21 AVRIL. — Aviation. — Concours de l'Aéro-Club.

DIMANCHE 21 AVRIL — Cyclisme. — Parc des Princes. Match Friol-Dupré ; course de demi-fond de 80 kilomètres.

DIMANCHE 21 AVRIL. — Hippisme. — Longchamp (Prix Hocquart).

DIMANCHE 21 AVRIL. — Yachting. — Régates de Menton.

MARDI 23 avril. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Pénélope).

MERCREDI 24 avril. — Boxe, — Paris : Match Bernard-Dixie Kid.

VENDREDI 26 AVRIL. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Miss Gladiator).

### *Le centre de Verdun.*

Le ministre de la Guerre avait annoncé que le 15 mars, le centre de Verdun fonctionnerait. A cette date il demanda au général Roques : — Eh bien! Verdun, ça marche ? «— Oui, oui, très bien. » Après quoi l'ancien inspecteur permanent se renseignait et apprenait qu'il n'y avait à Verdun ni pilotes, ni appareils, ni hangars. Malgré tout, puisqu'il fallait que le centre marchât, l'ordre fut donné aux pilotes de rejoindre Verdun dans le plus bref délai, malgré l'indécente insuffisance des ressources en aviation de ce centre. Les officiers de Marniès, Clerc, Nicaut et de Ville d'Avray s'y rendaient. Celui-ci manquait de se tuer en atterrissant sur l'aérodrome (!) constitué par le plus épouvantable terrain qui ait jamais été vu, coupé de vallons où les remous se croisent comme chez eux, et situé à 1,500 mètres d'une colline de 90 mètres plus haute que les hangars, où on risque, de se cogner au moment du départ. Les bureaux ? Une cabane sordide de cantonnier. Pas de matériel et des hangars de toile, inachevés, de ces fameux abris qui coutèrent la vie au lieutenant Lantheaume. Le terrain qui vaut 120,000 fr. a été acheté 280.000 francs par l'admirable administration du génie.

Dieu merci, le colonel Hirschauer va mettre de l'ordre dans ce désordre. Mais quel travail !

### *A part ça...*

Il faut rendre cette justice aux organisateurs de la réunion du syndicat des aviateurs, qu'ils ne sont pas très au courant des titres des pilotes qui leur ont promis leur concours ou qu'ils leur décernent des épithètes rappelant un peu trop celles qu'on accorde à la foire aux lutteurs présentés à la foule.

Exemples : Maurice Tabuteau, recordman du monde, héros des plus beaux championnats, Jules Védrines, pilote vraiment extraordinaire ; Mahieu, recordman du monde de la hauteur, célèbre pour sa randonnée Paris-Bruxelles-Paris : André Frey, l'audace même, triomphateur de Rome-Turin ; Duval, qui par ses tournées triomphales a acquis une célébrité universelle ; Legagneux, l'un des vainqueurs du Circuit de l'Est ; Brindejonc des Moulinais, fidèle pilote du monoplan Blériot etc., etc,..

Croyez-moi, messieurs, tous ces aviateurs n'ont pas besoin de ceite publicité vraie ou fausse. Leur nom en dit plus long que toutes les épithètes laudatives puisées dans le dictionnaire des synonymes.

### *Autour de Londres.*

Pour le mois de juin, la « National Cycli-t Union » organise une course autour de Londres, distance 128 milles. Une course ? Non ; cette épreuve qui se propose de démontrer — une fois de plus — l'utilité du cycle et de ressusciter l'esprit de club, est même tout le contraire d'une course. Elle est réservée aux équipes et fermée aux individus. Les « teams », qui ne peuvent compter moins de huit hommes, doivent arriver à chaque contrôle en paquet, dans un temps limité. On n'enregistre ni celui des avant-coureurs, ni celui des trainards. Toute assistance extérieure est interdite aux membres d'une équipe. Elle doit se suffire à elle-même. Autre caractéristique de cette épreuve originale. Il y a sur le circuit, quatre points de départ — et par conséquent d'arrivée — différents et facultatifs, de sorte que l'incertitude dure autant que l'épreuve, et même quelque temps après : jusqu'à ce que les calculateurs, contrôleurs aient comparé leurs chiffres. Nous en reparlerons.

A quand un tour de Paris similaire ?

### *Un tour de Londres céleste.*

Je viens de parler d'un « tour de Londres à bicyclette », qui doit se disputer en juin. Ce même mois, le samedi qui suivra le jour du Derby, le *Daily Mail*, fera courir un Circuit de Londres aérien, avec départ et arrivée à Hendon, soit une distance d'environ 120 milles. Prix : Coupe « exquisement ouvragée », et de l'argent en outre. Vous le voyez, en Angleterre aussi, c'est la presse qui devance, et stimule les pouvoirs publics, dans la course à la conquête du ciel.

### *Un mot de Grahame-White.*

« Si j'étais dans l'aviation pour gagner de l'argent, il y a longtemps que j'en serais sorti », répondait l'autre jour, sous cette forme plaisamment contradictoire qui est la marque de l'esprit irlandais, M. Claude Grahame White, à je ne sais quel interviewer. « Je perds 200 livres par semaine, mais qu'importe, si je réussis à réveiller le pays aux choses de l'aviation », poursuivait-il, gaiement, « et tenez, je crois qu'il s'éveille. »

Que l'état d'âme de Grahame White se généralise de l'autre côté du ruisseau d'argent, et les fils d'Albion, eux aussi, auront bientôt leur place au soleil.

### *Appréciation de boxeur.*

Le professeur Doerr a des réflexions parfois vraiment amusantes.

L'autre jour, un jeune médecin lui expliquait que certains boxeurs étaient moins que d'autres sensibles à la douleur et que plusieurs semblaient ne pas être incommodés par les coups les plus durs !

L'ancien boxeur eut un hochement de tête incrédule : « Voyez-vous, dit-il, on a beau être bête, les coups on les sent tout de même ! » Puis après un silence il ajouta : « J'en ai souvent fait l'expérience par moi-même ».

### *Les méfaits de la publicité.*

Un établissement de cinématographe faisait ces jours derniers sa publicité pour le programme de la semaine. Or, les événements sensationnels n'étant pas pléthore et la concurrence grandissant incessamment, trouva-t il très curieux d'annoncer le math de boxe Carpentier-Gunther. C'est aller un peu loin ! Outre qu'aucun cinématographe n'opéra au cours de la soirée du Cirque de Paris, les photographes eux-mêmes. pour la première fois, se virent refuser le droit de prendre des clichés. Et nous fûmes les premières victimes de cet ukase exagéré ! Mais nous n'eûmes pas l'audace de déclarer que la *Vie au Grand Air* donnait une collection de photographies de la grande rencontre.

### *Que ne parliez-vous ?*

Avinain, du Paris Université Club est un charmant garçon, mais timide comme il n'est pas possible de l'être.

L'autre jour un camarade d'un club voisin, tennisman remarquable. vient le chercher pour jouer une partie : « Impossible répond Avinain », mais l'autre insiste : « Es-tu libre ? Oui ! Eh bien inutile de protester, viens avec moi Et les deux camarades partent pour Asnières où se trouve le tennis.

Durant tout le trajet uotre Puciste semblait préoccupé. Arrivé à destination, n'y tenant plus, il s'adressa timidement à son cicérone et lui dit : « Tu sais, j'ai oublié de te dire que je n'ai jamais joué de ma vie, c'est pourquoi je ne voulais pas venir ! »

### *Cadenat n'est pas content.*

Après le match France-Angleterre, Cadenat et plusieurs de ses camarades éprouvérent le besoin de fêter un jour aussi mémorable. Ce qui après tout est très juste.

Ceci pour expliquer pourquoi notre fameux Scufiste se trouvait le soir de la rencontre dans un bar du quartier latin.

Il eut même à cette occasion une sérieuse discussion avec le patron qui ne s'enthousiasmait pas assez sur les beautés du football ; la discussion se termina par ces mots mémorables du joueur international : « Eh bien quand tu reverras le Cadenat, il fera chaud ».

Le lendemain, le même Cadenat amenait déjeûner tous ses coéquipiers !

### *On peut se tromper de ça !*

Maquant, l'ancien Scufiste n'est pas ennemi d'une bonne farce ; le soir du match France-Angleterre ne s'est-il pas avisé de présenter Communeau à certain sportsman comme étant uu boxeur américain nouvellement débarqué.

Il faut avouer que le Stadiste avait un œil qui pouvait prêter à confusion.

Toujours est-il que Communeau, ignorant la plaisanterie en est encore à se demander pourquoi le héros de cette aventure lui serrait la main avec tant d'énergie en lui demandant s'il était venu seul d'Amérique !

### *Le moteur des champions.*

Le moteur Panhard est universellement connu dans l'automobile. En aviation, c'est lui qui a permis à Barra d'effectuer le Circuit Européen dans de remarquables conditions, enfin il vient de remporter à nouveau un très brillant succès en remportant la victoire avec le *Sigma III* dans la course réservée, à Monte-Carlo, avec hydroplanes. Il couvrit les 50 kilom. en 49 m. 4 s.

### *Un triomphateur.*

Le *Saurer I* a fait l'admiration de tous les sportsmen du meeting de canots automobiles de Monte-Carlo. Il a accompli d'admirables performances, sortant par tous les temps et couvrant plus de 500 kilomètres sans avoir la moindre défaillance. L'un des plus beaux exploits qu'il ait mis à son actif consiste dans la seconde place qu'il s'est attribuée dans la *Coupe des Nations*, Il a succombé de peu derrière l'*Ursula*, montrant qu'il était non-seulement le plus rapide de tous les cruisers existants, mais également de tous les racers, à part l'*Ursula* qui, on le sait, est muni d'un moteur de 800 chevaux, alors que le *Saurer I* n'a qu'un 130 chevaux.

Nous ne saurions trop féliciter les sympathiques constructeurs de Suresnes de s'être couverts de gloire au meeting de Monte-Carlo. Ils se sont révélés dans la fabrication des moteurs marins après s'être implantés définitivement dans celle des poids lourds.

### *Une bonne bicyclette.*

Tout le monde connaît la bicyclette grenat Pannetton qui bien que la saison cycliste soit à peine commencée s'est adjugée le championnat des Tout-Petits avec Morin qui triompha de 450 concurrents, le Prix du Premier Pas avec Latriche, la course Nantes-Ancenis-Nantes, le championnat Salvay, le prix d'ouverture du C. C. A. etc.

### *Une nouvelle intéressante.*

Nous sommes heureux d'informer nos lecteurs que les Impressions d'Art Pierre Lafitte et Cie viennent de terminer l'édition du catalogue de cycles de la marque bien connue : Armor.

Illustrée avec les photographies de nos meilleurs coureurs, cette brochure présente en outre un intérêt très vif, contenant de fort beaux clichés des plus récents modèles de cycles.

### *Nouvelle à la main.*

A la sortie du Wonderland, samedi dernier.

— Vraiment ce Papin est un homme extraordinaire. C'est là un réel coming-man !

— Il sémble avoir un bel avenir devant lui. Il est scientifiques, puissant, résistant et naturellement très vite.

— Pourquoi naturellement ?

— Dame ! n'est-on pas obligé d'être un homme-vapeur quand on s'appelle Papin.

## RESULTATS TECHNIQUES

DU 8 AU 14 AVRIL 1912

### AÉRONAUTIQUE

SAMEDI 13 AVRIL. — Londres — L'aviateur Prévost, en compagnie de M. Santoni, vole de Paris à Londres en 6 h. 20 m.

### YACHTING-AUTOMOBILE

MARDI 9 AVRIL. — Course de racers (50 kilomètres) : 1. *Ursula* 45 m. 16 s., 2. *Saurer-Lurssen* en 52 m. 10 s. 3. *Saurer I* en 53 m. 14 s

Course de cruisers 50 kil.) : 1. *Grégoire VIII*, en 1 h. 5 m. 56 s.

MERCREDI 10 AVRIL. — *Prix de la Méditerranée* (50 kil.) ; 1. *Gavroche* en 1 h. 26 m. 38 s. *Prix de la Côte d'Azur* (50 kil)) ; 1. *Saurer* en 56 m. 14 s. 2. *Saurer-Despujols*, en 57 m. 34 s.

JEUDI 11 AVRIL. — *Prix de la Riviera* (50 kil.) ; *Cocorico II* en 1 h. 9 m. 54 s. 2. *Gama* en 1 h. 20 m. — *Prix de la Navigabilité* :1. *Ursula*. 2. *Saurer-Despujols*.

VENDREDI 12 AVRIL. — *Championnat de la mer* (200 kil.) : 1. *Mais-je-vais-Piquer*, en 3 h. 32 m. 39 s. (record du monde), 2. *Cocorico II* en 4 h. 9 m. 44 s.

DIMANCHE 14 AVRIL. — *Coupe des Nations* (150 kil. 15.000 francs) : 1° *Ursula*.

### ATHLETISME

SAMEDI 13 AVRIL. — Boxe. — Paris ; Papin bat Badoud aux points, en dix reprises. Kid Jackson bat Max Robert par knock-out en 3 rounds.

SAMEDI 13 AVRIL. — Football Association. — Cardiff : L'Irlande, bat le Pays de Galles par 3 buts à 2

DIMANCHE 14 AVRIL. — Football Association. — Bordeaux : Association Sportive Française bat Olympique de Cette par 6 buts à 1.

### CYCLISME

DIMANCHE 14 AVRIL. — Buffalo. — *Prix des débutants* (15 kil. derrière motos) : 1. Fouquet, en 12 m. 57 s. 2. Berthet de Lyon. 3. Larue.

*100 kilomètres* (derrière tandems) ; 1. Lapize en 2 h. 7 m. 37 s. 1/5, 2. Brocco, 3. Emile Georget, 5. Crupelandt.

### HIPPISME

MERCREDI 10 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Le Blois* (2.500 mètres, 20.000 fr) : 1. Gavarni III, à M. J. Prat (J. Childs), 2. Grave, 3. Lahire. Trois longueurs, une longueur et demie. P. M. : gagn. 36 fr., pl. 17 fr. 50, 27 fr. 50 18 fr. 50.

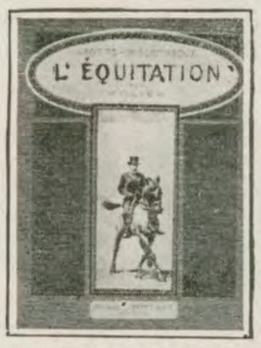
JEUDI 11 AVRIL. — Auteuil — *Prix de Porchefontaine* (haies, handicap, 3 500 mètres 10.000 fr.) : 1. Tripabero à M. Descazeaux (R Sauval), 2. Patricien, 3. Maurienne. Quatre longueurs, courte tête. P. M. gag. 37 fr. ; pl. 19 fr. 50, 51 fr. 35 fr.

DIMANCHE 14 AVRIL. — Longchamp. — *Prix Juigné* (2.000 m. 20.000 fr.) : 1. Ultimatum à M. de Brémond (Milton Henry), 2. Limon. 5. Saint-Ange III. Encolure, tête. P. M. : gag. 145 fr. ; pl. 37 fr. 38 fr. 50, 30 fr. 50).

### PISTOLET

VENDREDI 12 AVRIL. — *Séance de l'Assaut au pistolet.* — (400 balles tirées). Gagnants des poules : Montrion, Ferrand. de Montardy, de Montcalrier, Baron Petiet, Dr de Sévédavy, Dr Gapin.


## CE QU'IL FAUT LIRE




*L'équitation* par Ch. Molier, collection Sports-bibliothèque. Le volume . . . . 6 fr.

*La défense dans la rue*, par J. J.-Renaud. Collection Sports-Bibliothèque. Le vol. 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.


Nos lecteurs trouveront dans le numéro de

**FERMES ET CHATEAUX**

du 1er mai le compte rendu complet du Concours Hippique de Paris avec les photographies des gagnants des principales épreuves.

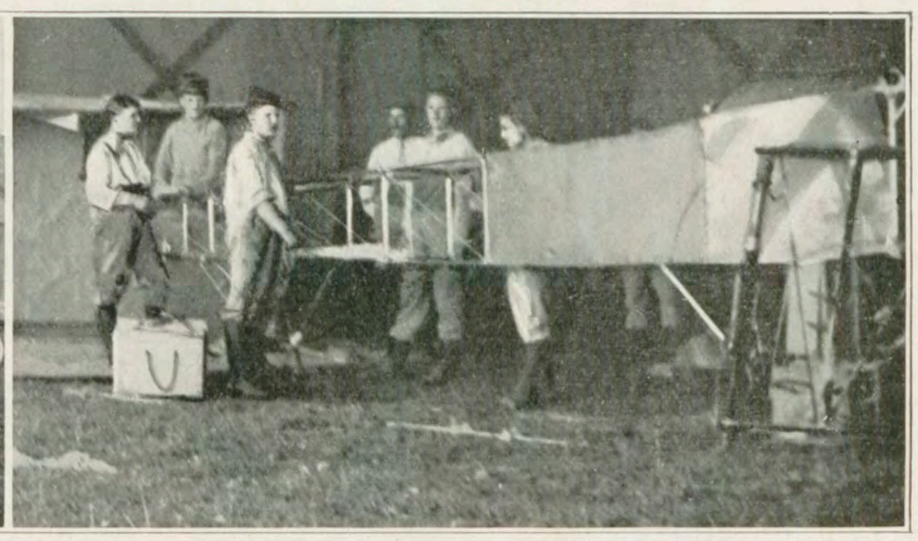
# LES OFFICIERS AVIATEURS AU MAROC

A L'AERODROME DE CASABLANCA

**La mission d'aviateurs envoyée au Maroc a pu commencer ses travaux aériens. Arrivée le 27 février à Casablanca, elle dut attendre 13 jours, le temps étant inclément, avant de pouvoir débarquer le matériel. Ce long séjour nécessita une revision complète des organes.**

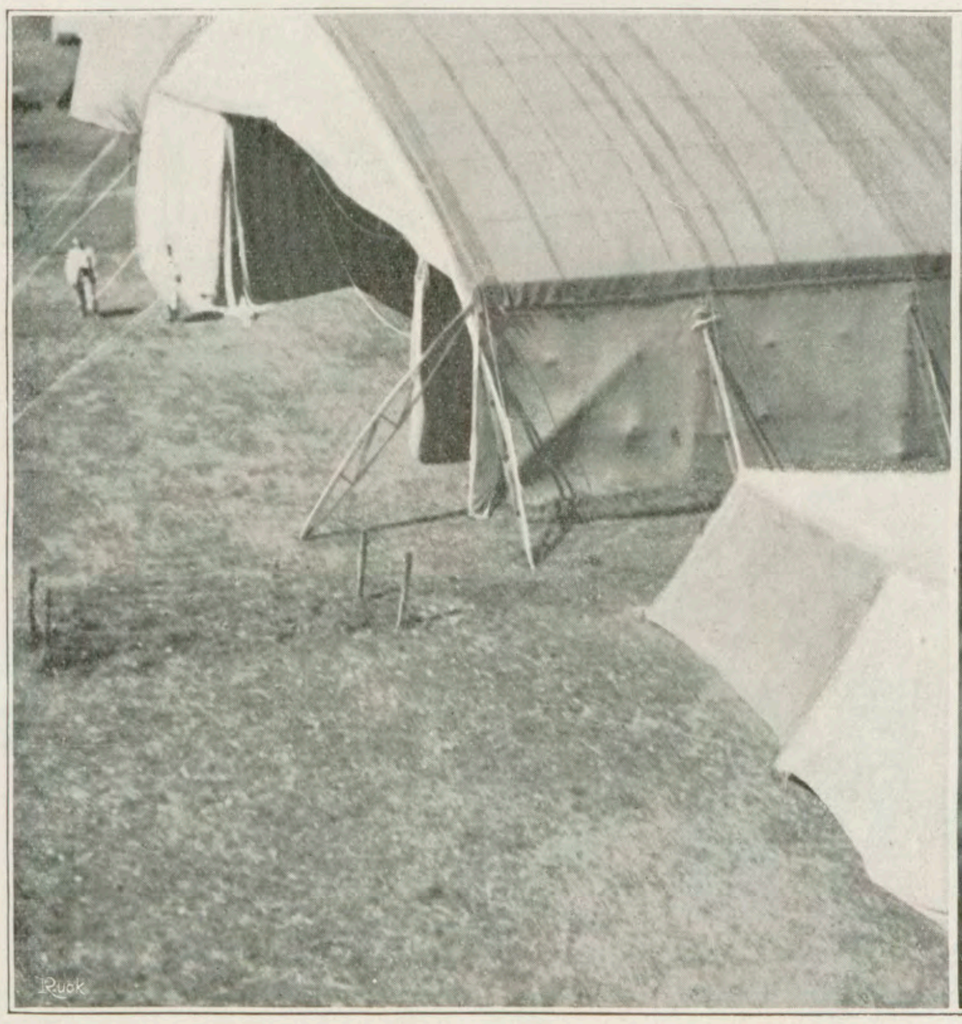
LES HANGARS DE LA MISSION

**Ce ne fut que le 25 mars, après le montage des hangars et la préparation de l'aérodrome, que les premiers essais purent être effectués avec deux appareils. (*Dét. techn. : moteurs Gnôme*).**



LE MONTAGE DES APPAREILS

**Les sapeurs aérostiers qui accompagnent la mission procèdent au montage d'un appareil. (*Dét. techn. : monoplan Blériot, moteurs Gnôme.*)**



LES HANGARS PHOTOGRAPHIES EN MONOPLAN

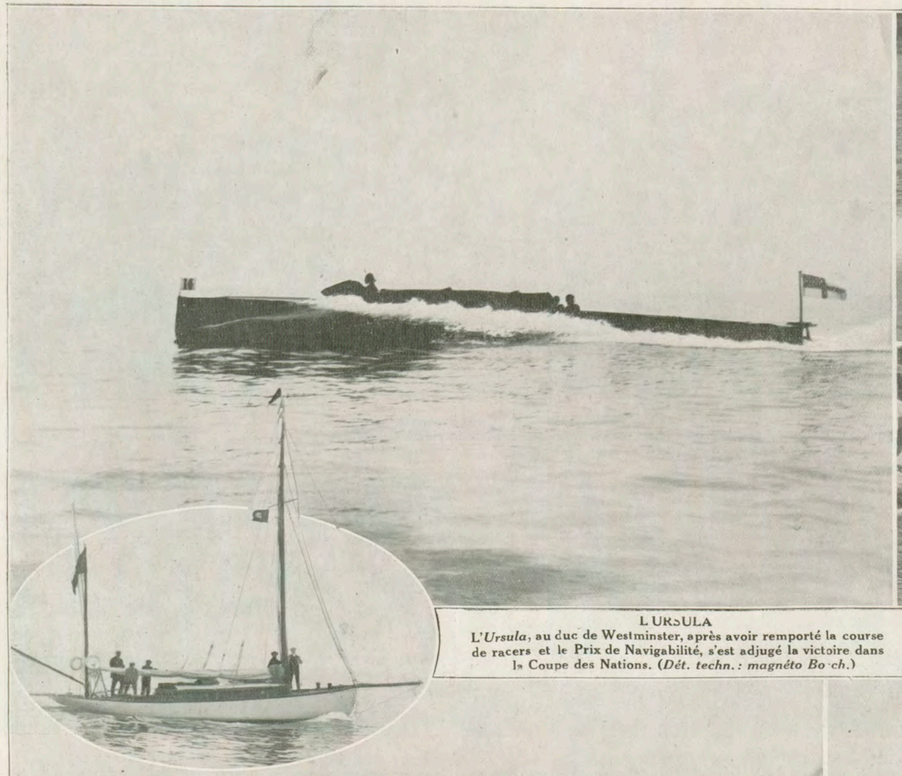
**Les lieutenants Van den Vaero et Do-Hu commencèrent leurs vols les 25 et 26 mars et enthousiasmèrent par leur maîtrise la foule des indigènes. (*Dét. techn. : monoplans Blériot, moteurs Gnôme.*)**

PHOTO PRISE EN L'AIR PAR LE LIEUTENANT DO-HU

**Dans leurs vols, les officiers ont constaté que certains organes de leurs appareils travaillent sous l'influence du climat. Les écarts entre la chaleur du jour et l'humidité de la nuit ont une influence sur les toiles, le bois et même sur l'hélice.**

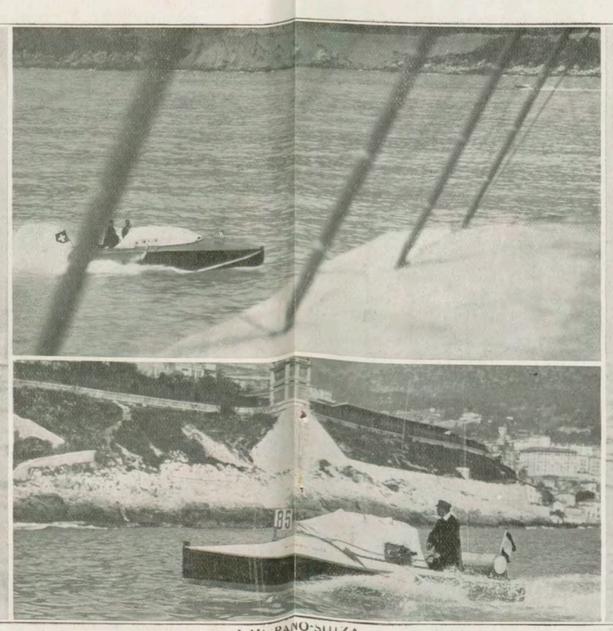
LA VIE AU GRAND AIR

# LES LAURÉATS DU MEETING DE CANOTS AUTOMOBILES DE MONACO



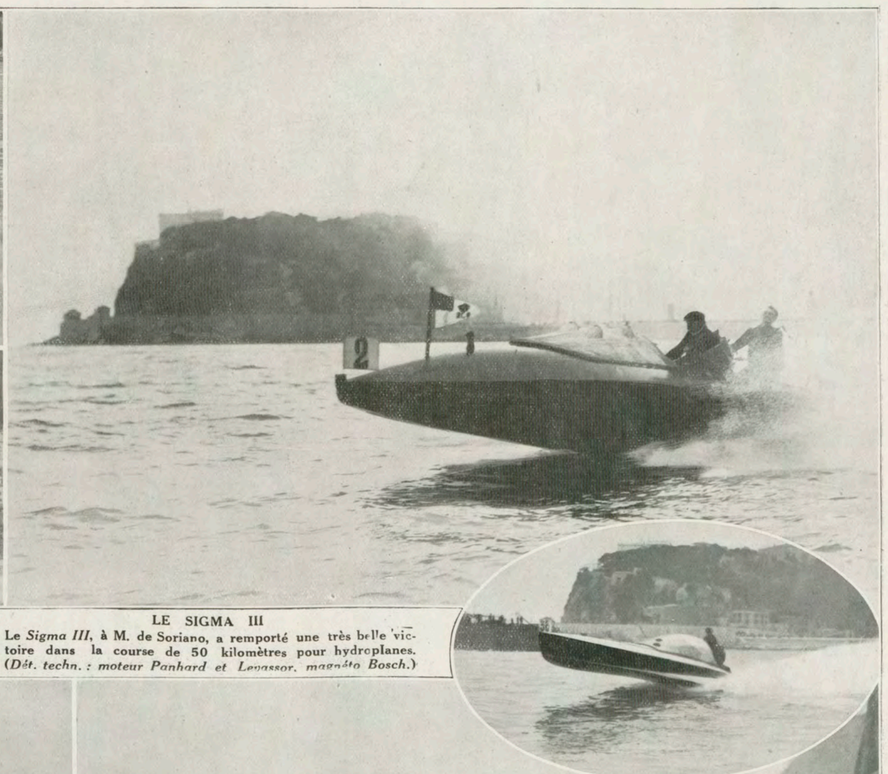
L'URSULA

L'*Ursula*, au duc de Westminster, après avoir remporté la course de racers et le Prix de Navigabilité, s'est adjugé la victoire dans la Coupe des Nations. (*Dét. techn. : magnéto Bosch.*)



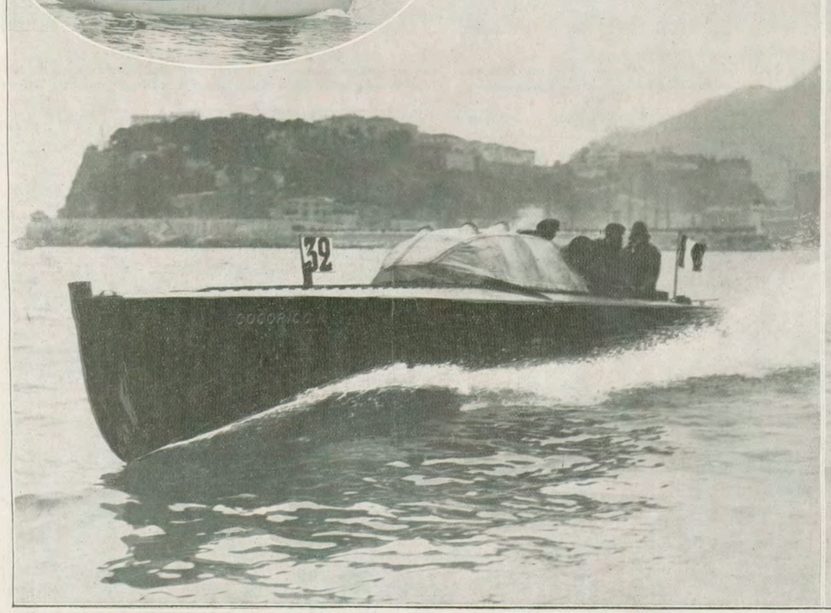
L'HISPANO-SUIZA

*L'Hispano-Suiza* a gagné l'Omnium et la course des cruisers de 1re classe (50 kil. en 1 h. 16 m. 3 s.) (*Dét. techn. : magnéto Bosch.*) — En haut, le *Saurer I*, vu du haut de l'hydro-aéroplane de Renaux, pendant le championnat de la mer.



LE SIGMA III

Le *Sigma III*, à M. de Soriano, a remporté une très belle victoire dans la course de 50 kilomètres pour hydroplanes. (*Dét. techn. : moteur Panhard et Levassor, magnéto Bosch.*)

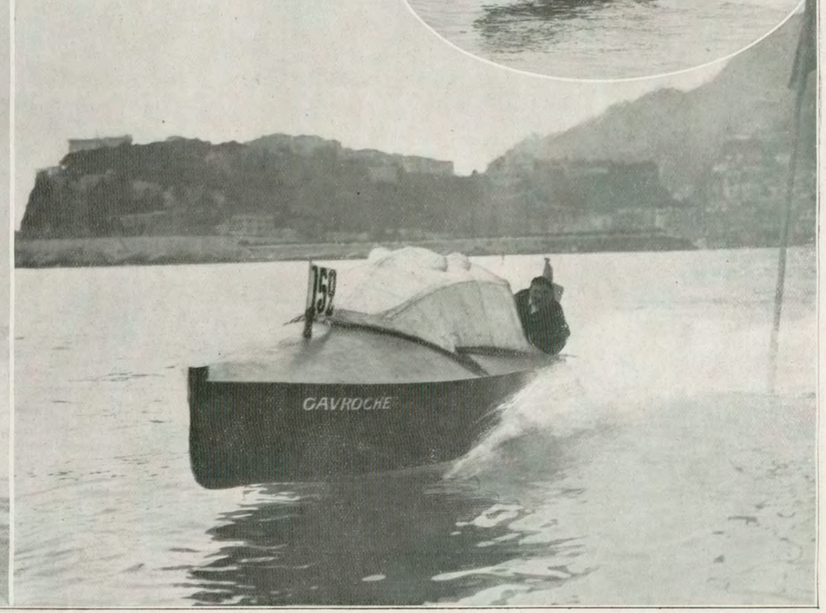


LE COCORICO II.

Le cruiser *Cocorico II* a remporté la victoire dans le Prix de la Riviera (50 kil. en 1 h. 9 m. 54 s.) et s'est classé second dans le championnat de la Mer. (*Dét. techn. : magnéto Bosch.*) En médaillon, le *Grégoire-Astarté*, yacht à moteur auxiliaire, vainqueur de la course Monaco-Cannes.

LE MAIS-JE-VAIS-PIQUER

Le cruiser *Mais-Je-Vais-Piquer* s'est assuré la première place dans le Championnat de la Mer, couvrant les 200 kilomètres du parcours en 3 h. 32 m. 39 s. (record du monde) après une lutte émouvante avec le *Saurer I* qui s'arrêtait tout près du but par suite d'une panne d'essence. (*Dét. techn. magnéto Bosch, bougies Oléo.*)



LE GAVROCHE

Le *Gavroche* a gagné le Prix de la Méditerranée, réservé aux cruisers de 6 m. 50 à 8 m. Il a couvert les 50 kil. en 1 h. 26 m 38 s. avec 1 h. 23 m. d'avance sur le second. (*Dét. tech. : magnéto Bosch.*) En médaillon, le *Saurer-Lurssen* qui s'est signalé au meeting par de beaux parcours.

# LE PRIX MARIUS-DUBONNET

1

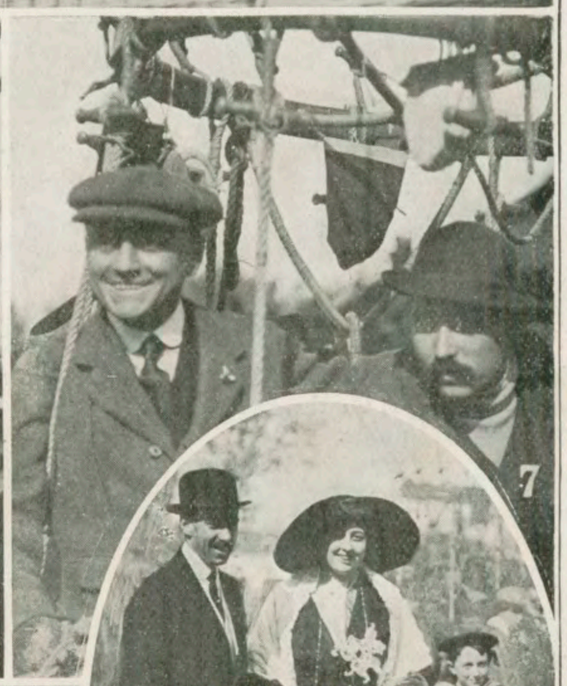
2

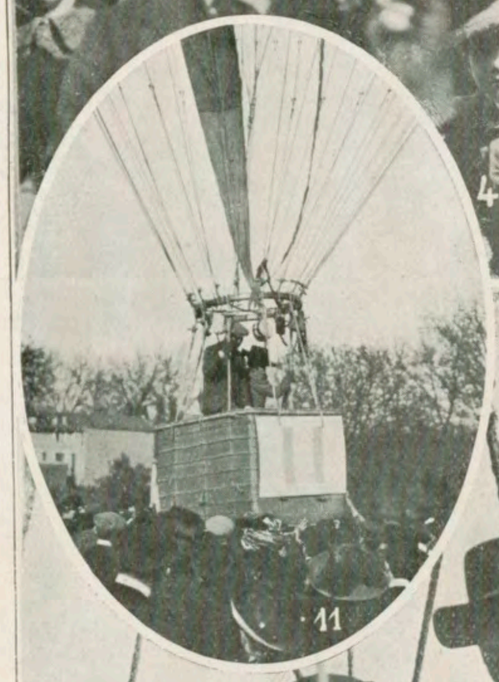
3

4

5

6


7


11

8

9

10

12

1. MM. Léon Barthou et Alfred Leblanc ont atterri aux Sables-d'Olonne. — 2. MM. Bienaimé et Rumpelmayer également. — 3. M. Jules Dubois, près de Brignoles. — 4. M. Welby Jourdan, près de La Rochelle. — 5. M. H. Kapferer, à Bournezeau. — 6. M. P. Dupont, au château de Favery (Loire-Inférieure). — 7. M. de Francia, à Saint-Hilaire-Talmont. — 8. M. Ravaine, près des Sables-d'Olonne. — 9. MM. Galichon et Séguin, près de Civry. — 10. M. Watteau, près de la Roche-sur-Yon. — 11. M. Omer Decugis, à Château-Lavallière. — 12. M. et Mme Emile Dubonnet assistent aux départs. — Le gagnant est M. Georges Blanchet, qui a atterri dans les Hautes-Pyrénées. Un des concurrents, M. Leloup, s'est perdu en mer.

# Les Sports de défense[1]

## La tactique du combat dans la rue

En assaut de salle avec de gros gants rembourrés et des sandales légères, ou sur les nattes du jiu-jitsu, le premier coup ou la première chute n'ont pas une importance capitale.

On peut, après avoir subi le premier coup de poing, coup de pied ou lock, en passer ensuite dix à l'adversaire. Sur le pavé, le premier coup est d'ordinaire décisif. S'il ne met pas fin à la bataille, il permet, en tout, cas d'en donner d'autres qui vous assurent l'avantage.

Il s'agit de ne pas le recevoir et de le donner.

Je sais qu'un sportsman moyennement entraîné peut endurer sans broncher la plupart des coupe qu'est capable de donner l'adversaire ordinaire ds a rue ; car celui-ci, dans son ignorance, ne frappe jamais très fort.

Mais « on ne sait jamais » ; l'agresseur peut avoir une arme dans la main, ou être très musclé, ou avoir fait lui-même de la boxe.

Non ! il ne faut pas être touché.

Ce ne serait vraiment pas la peine de se donner du mal à la salle de boxe et de jiu-jitsu pour se préparer, si on ne devait sortir du vrai combat *absolument indemne*.

En salle, on feinte à tel endroit pour frapper à tel autre.

Dans la rue, un coup direct suffit en général, mais si les circonstances exigent une feinte, il faut remplacer la feinte ordinaire par des mouvements ou des paroles qui détournent l'attention de l'adversaire.

Par exemple dans la rue un goujat herculéen vous tarabuste et il devient nécessaire de faire intervenir les gestes... Du ton le plus doux et le plus humble, les mains un peu écartées et innocemment ouvertes dites-lui quelque chose comme :« Laissez-moi, monsieur, je vous en prie... je ne vous dis rien » ou encore : « Attention, monsieur, regardez à cette fenêtre » ou « Regardez par ici » en désignant la droite ou n'importe quelle autre phrase destinée à le distraire ou à l'empêcher de se méfier.

J. JOSEPH-RENAUD

Et, *aussitôt*, de toutes vos forces, placez-lui un cross sur la pointe de la mâchoire.

Le combat sera terminé, nettement, proprement sans vêtements déchirés, sans avoir à se rouler sur le sol, sans la plus petite contusion reçue.

D'autant plus qu'un coup ainsi donné à l'improviste arrive absolument *en plein*, il n'y a aucun recul instinctif de la tête pour en atténuer la puissance.

N'ayez pas la naïveté d'annoncer au type en question, ainsi qu'on le fait souvent, que « s'il continue » vous allez lui casser la figure !

Non, frappez à l'improviste de tout votre poids, de tous vos muscles comme sur un mannequin. Et pour cela détournez l'attention de l'adversaire.

Tel est la simple tactique générale de la self-défense.

On va encore m'objecter que je conseille la façon de se battre qui est ordinaire aux apaches, que je préconise l'attaque en « traître », etc., etc.

Est-ce qu'en duel vous prévenez l'adversaire de l'endroit où vous allez le frapper ?

Au contraire, vous feintez, par exemple, à l'abdomen et, au lieu de piquer là où l'adversaire trompé vous attend, vous tirez à la gorge.

Oui, mais vous n'attaquez pas avant que le directeur de combat n'ait dit : « Allez, messieurs ! », me répond-on.

Comme dans la rue il n'y a pas de directeur de combat, vous ne sauriez attendre son commandement !

Un de mes amis, tout petit monsieur, assez faible physiquement, mais très combatif, fut assailli à la campagne par un énorme charretier à qui, huit jours auparavant, il avait valu une contravention.

Cela se passait sur un coin de route. Personne n'était à proximité. Malgré que le gentleman ne fut pas complètement ignorant de la boxe il ne pouvait espérer soutenir le choc du colossal voyou.

Comme l'autre se précipitait sur lui en hurlant qu'il allait lui régler son compte, il eut la présence d'esprit de dire :

« On va voir... Je retire ma veste ! » en faisant le geste, en effet, de la retirer, cela arrêta une seconde l'élan de l'autre et mon ami, sans nullement retirer sa veste, profita de cet instant de surprise pour décocher au charretier un coup de pied de pointe aux parties sexuelles qui le mit pour huit jours à l'hôpital.

Se trouvera-t-il des hommes sensibles pour blâmer le procédé ?

Evidemment, il y a de la marge entre le dangereux souteneur qui vous brutalise parce que vous avez accueilli froidement les avances de son « épouse », et un ouvrier querelleur parce qu'un peu ivre !

Mais il vous est facile tout en frappant ce dernier « par surprise » d'employer un coup moins dangereux, une gifle par exemple ; le principe reste le même : tout d'abord détourner par une feinte dans le genre de celles que j'ai indiquées plus haut, l'attention de l'adversaire...

Bien entendu, *si celui-ci vous en donne le temps*. car bien souvent son attaque est si prompte qu'il n'y a qu'à l'arrêter ou à parer-riposter

J. J.-RENAUD.

(1) *Les Sports de défense*, par J. Joseph-Renaud, Pierre Lafitte et Cie, éditeurs.

*FOOTBALL-ASSOCIATION*

# La Coupe d'Angleterre

## Chez nos voisins l'Association est plus en vogue que le Rugby.

Tandis qu'en France la saison de football association touche à sa fin, et que nous sommes arrivés à la veille de la finale du championnat national, c'est samedi que se jouera en Angleterre, sur le fameux « ground » du Crystal Palace de Londres, la pièce à grand spectacle que constitue l'épreuve suprême de la Coupe d'Angleterre.

Il nous est presque impossible, de ce côté de la Manche, de nous figurer l'extraordinaire passion populaire que soulèvent ces luttes successives pour la Coupe. C'est toute l'Angleterre qui est dans la compétition. Les villes contre les villes, les régions contre les régions, le Nord contre le Sud, tout ce qui s'intéresse à l'association chez nos voisins a, au cours de cette épreuve, formé de grands espoirs et, très souvent, ressenti les plus amères désillusions. Il semble, pour chaque grand club, que chaque tour éliminatoire soit un dur obstacle à franchir, et que, l'obstacle passé, ce soit déjà un peu de la grande victoire finale qui soit acquis.

Le mécanisme de l'épreuve est très simple : 64 clubs sont appelés à jouer le premier tour, les uns étant qualifiés d'office comme étant concurrents des championnats des diverses ligues, les autres devant au contraire se battre d'abord entre eux pour que les vainqueurs aient le droit de disputer la Coupe d'Angleterre.

Et alors, pendant trois mois, toute l'attention du monde britannique, est retenue par ces matches de la Coupe. C'est ainsi que le premier samedi, il y a 32 matches, puis, quinze jours ou trois semaines plus tard 16 matches, et ainsi de suite jusqu'aux déjà glorieuses demi-finales, quatre clubs ayant seulement survécu à toutes les batailles préliminaires.

La compétition est si ardente dès le début qu'il y a véritablement une façon spéciale de jouer les matches de la Coupe, ce que, là bas, on appelle « le jeu de la Coupe », dur, brutal même, sans merci, qui ne laisse rien au hasard. Ce n'est pas un jeu scientifique, et riche en agréables combinaisons, mais il y a des deux côtés une ardeur si frénétique, un tel désir de vaincre, que le spectacle, est singulièrement empoignant.

Bien que le match final se dispute toujours à Londres, les clubs de la capitale, ainsi d'ailleurs que tous ceux du Sud de l'Angleterre, n'ont pu enlever le trophée depuis onze ans, c'est-à-dire depuis la victoire de Tottenham Hotspurs en 1901. Ceci n'empêche pas la recette d'être toujours formidable. Le record est de 160.000 francs environ pour un total de 110.000 spectateurs ! Ce record de la Coupe a d'ailleurs été vraiment battu par la recette du match Angleterre-Ecosse, il y a un mois, à Glascow, le nombre des spectateurs s'étant élevé à 137.000, et la recette ayant atteint le chiffre formidable de plus de 200,000 francs !

Nous sommes encore loin de compte, en France. Si notre record pour le rugby est déjà assez impressionnant, 32.000 francs environ, celui des matches d'association ne dépasse pas 6.000 francs !

GÉO LEFÈVRE.

*FOOTBALL RUGBY*

# La brutalité au football

## La brutalité qu'il faut réprimer sérieusement est le fait des mauvais joueurs.

Depuis quelque temps, les accidents se multiplient au cours des matches de football rugby, trois cette année eurent des suites mortelles, ce qui est énorme et devrait classer le rugby parmi les sports dangereux, si ce résultat était la conséquence même du jeu.

Il n'en est rien malheureusement ! D'abord, cette année a été tout à fait exceptionnelle et nous avons eu beaucoup de malchance avec les accidents, trois en un an, c'est un chiffre fantastique si l'on songe qu'en dix ans on n'eut pas un cas de mort à enregistrer.

L'une des victimes, Garrett, était trop connue dans le monde des footballeurs jour que sa fin passât inaperçue, aussi fut-elle le prétexte d'une véritable levée de boucliers contre ce jeu « que nous devrions laisser aux Anglo-Saxons » c'est ainsi que s'est exprimé, dans une lettre, l'un des protestaires qui demandait que l'on menât une campagne contre le rugby.

La presse heureusement a évolué et il ne s'est pas trouvé un seul journal qui prît au sérieux les colères mal fondées de ces rétrogrades.

D'abord on ne dira jamais trop que la plupart du temps ce sont les joueurs qui sont responsables des suites funestes qui suivent queiquefois les rencontres disputées avec une sauvagerie que le désir de gagner n'excuse pas.

Très souvent deux équipes rivales en arrivent à oublier que la bonne camaraderie est une question qui, dans le sport, doit passer avant tout ! Pour arriver à gagner on n'hésite pas à jouer l'homme, et il faut savoir ce que cela veut dire pour comprendre, à quelles brutalités peuvent arriver certains joueurs.

Dans les petites villes de province où cette conception du football est en honneur, les rivalités entre pays voisins deviennent absolument sauvages ; là fleurissent toutes les façons de jouer déloyales et très souvent le terrain de jeu se trouve transformé en un véritable champ de bataille !

Ajoutez à cela que le public, outrageusement chauvin, énerve les équipiers, les encourage par ses clameurs et vous vous étonnerez après de compter 7 ou 8 éclopés auquel vous pourrez joindre l'arbitre dont les décisions n'auront pas plu à tous ! Dernièrement dans une ville du midi on le lui fit bien voir.

Les accidents arrivent aussi par ignorance du jeu. Dans les grands teams, il est extrêmement rare que les joueurs soient touchés sérieusement, tandis que dans les sociétés de troisième série le fait est assez courant !

Cela vient de ce que les équipiers des séries inférieures comprennent peu ou point le jeu et jouent en force sans finesse, ni science. Avec eux le football devient un sport bâtard, où entrent la lutte, le jiu-jitsu et un peu de rugby ! J'en appelle aux camarades qui ont joué dans une certaine sous-préfecture de Seine-et-Oise, célèbre par ses moulins.

De tous ces renseignements résulte-t-il que le jeu cher à Bordeaux doive être proscrit et combattu vigoureusement comme étant un danger public et permanent ?

Assurément non ! ce n'est pas parce qu'un boxeur s'est fait tuer dernièrement que l'on va supprimer la boxe, ni le cyclisme où les courses de demi-fond sont responsables de plusieurs morts !

Les fédérations se sont contentées d'édicter des règlements très sages réprimant avec sévérité les actes déloyaux, et toutes les infractions aux règlements ! Que les footballeurs en fassent autant ; si les pénalités actuelles ne suffisent pas qu'ils les changent, c'est la meilleure façon d'empêcher le retour des brutalités de ces derniers mois, mais de grâce que l'on ne vienne pas essayer de nous attendrir au nom d'une sensiblerie mal placée.

A titre de curiosité, pour finir, je cite les deux idées que nous soumettaient dernièrement deux de nos lecteurs.

« Quand nous disait le premier, un joueur se serait montré fautif et aurait manifestement cherché à blesser un adversaire, il serait passible d'une suspension de une ou deux années et suspendu à vie en cas de récidive »,

Notre second lecteur est plus radical encore puisque pour la faute d'un seul il demande la disqualification de toute l'équipe, « de cette façon, dit-il, les clubs feront leur police eux-mêmes et plus sévèrement que l'Union ».

JEAN AUGER.

*NOS GRANDES ENQUÊTES*

# CHAMPIONS D'AUJOURD'HUI OU D'HIER?

QUE feraient les champions de la précédente génération, les Zimmerman, les Michaël, les Terront, contre nos champions d'aujourd'hui les Friol, les Darragon, les Petit-Breton ? Cette question s'est certainement présentée souvent à l'esprit de nombre de nos lecteurs, aussi nous a-t-il semblé intéressant de nous livrer à une enquête auprès des personnalités et des sportsmen les plus qualifiés du sport cycliste, auprès de ceux qui en suivirent l'évolution depuis les débuts jusqu'à ce jour, et voici les réponses que nous avons recueillies.

### Henri Desgrange.

Le directeur de l'*Auto*, Henri Desgrange, qui n'a jamais perdu contact avec le sport cycliste, depuis son éclosion jusqu'à aujourd'hui, accorde la même valeur aux champions actuels qu'à ceux de la génération précédente, il ne fait qu'une exception pour Zimmerman, qu'il considère comme un athlète prodigieux, ne devant jamais être égalé.

Vous me demandez ce que feraient à bicyclette, nos champions actuels contre les champions des générations qui les ont précédés ?

Je ne vois pas, en principe, pourquoi nos champions actuels seraient ou plus mauvais ou meilleurs que les champions du temps jadis, dès l'instant que vous éliminez les éléments importants qui s'appellent les modifications survenues dans les pistes, dans les bicyclettes et dans les pneumatiques ; il n'y a pas de raison, je vous le répète, pour qu'ils soient meilleurs ou pires.

HENRI DESGRANGE

Si les méthodes d'entraînement se sont peu à peu perfectionnées, si la culture physique générale est meilleure, il faut reconnaître aussi que les tentations qui assaillent nos champions et qui nuisent à leur forme, sont aussi beaucoup plus grandes qu'autrefois. J'estime, par exemple, que l'automobile est du nombre de ces tentations et que nos grands champions sont tentés, je ne dis pas d'en user, ce qui est acceptable, mais d'en abuser.

En réalité, aucune raison sérieuse de conclure à une supériorité quelconque de notre génération actuelle. Bien entendu, un homme comme Zimmerman demeure au-dessus de tout le monde, mais ce fut un phénomène.

HENRI DESGRANGE.

### Gustave de Lafreté.

Notre confrère, Gustave de Lafreté, considère que Zimmerman et Charles Terront étaient meilleurs que nos coureurs actuels de vitesse et de fond ; par contre, il reconnaît la supériorité des champions de demi-fond d'aujourd'hui, tout en considérant les courses derrière moteurs comme un sport inférieur.

La question que vous posez est fort intéressante et je me la suis posée souvent à moi-même, mais ne fréquentant plus les vélodromes, ma compétence est insuffisante pour me rendre compte si les coureurs de jadis étaient meilleurs que ne le sont ceux d'à présent. Je crois, d'ailleurs, qu'il faudrait faire des distinctions ; ainsi, en ce qui concerne Zimmerman, je crois sincèrement qu'aucun coureur de vitesse, d'aucun temps, n'a pu l'égaler, et je base mon opinion sur l'aptitude qu'avait le Flying Yankee à décoller à l'emballage, les meilleurs champions d'alors. Je n'ai jamais entendu dire que pareil tour de force ait été renouvelé.

J'ai aussi la superstition de la supériorité de Charles Terront sur tous les coureurs de fond du monde. Mais est-ce bien de la superstition ? Cet homme fut réellement exceptionnel par la facilité de ses victoires dans les courses de Six jours, de Paris-Brest et retour, et dans son match des 1.000 kilomètres avec Corre.

Le vieux Charlie finissait le sourire sur les lèvres et son coup de pédale était d'une souplesse incomparable.

Par contre, je crois que, dans le demi-fond, les champions actuels sont peut-être supérieurs à ceux de jadis. Mais je ne veux rien affirmer, et puis, j'ai conservé, vis-à-vis de ces épreuves derrière entraîneurs mécaniques, l'opinion que le coureur hollandais Cordang professait à l'égard des épreuves sur route, derrière voitures automobiles. « C'est un sport de vieille grand'-mère. » En tout cas, c'est neuf fois sur dix, un sport faux et de qualité très inférieure.

J'accorde cependant qu'il ne faut pas avoir froid aux yeux pour filer comme Darragon ou Guignard, à cent à l'heure derrière des bolides. Mais c'est une acrobatie et pas autre chose.

GUSTAVE DE LAFRETÉ.

### Alfred Riguelle.

L'entraînement d'aujourd'hui est bien supérieur à celui de jadis, dit Alfred Riguelle, commissaire général du Grand Prix Cycliste de la ville de Paris.

Pour moi, la supériorité dans un sport quelconque est un peu affaire de moment et d'impression. Certes, Zimmerman était un grand champion, mais sa supériorité était surtout due à l'infériorité des hommes qui lui étaient opposés. Michael et Mills ont plutôt triomphé par la supériorité de leur entraînement, alors que chez nous nos champions le négligeaient complètement.

Aujourd'hui, nous avons quantité d'hommes qui seraient supérieurs à des Michael et à des Mills, la qualité de ces hommes étant d'autant plus réelle qu'elle est mise en valeur par un entraînement rationnel et intelligent. J'irai même plus loin, j'estime que le jour où les champions français voudront s'astreindre à un entraînement sérieux, ils seront imbattables dans n'importe quel sport. Quantité d'exemples actuels me confirment dans cette opinion.

ALFRED RIGUELLE.

### Maurice Farman.

Maurice Farman, le grand constructeur et pilote d'aéroplanes, avant de devenir un coureur d'automobile réputé, forma, en tandem, avec son frère Henri, la fameuse équipe vierge, imbattable sur nos pistes. Il accorde aux champions actuels la même qualité qu'à ceux de jadis. Un homme seul, à son avis, n'a jamais été approché : Zimmerman.

Très sincèrement, je crois, d'une façon générale, que l'on peut trouver dans les champions actuels, des hommes de même qualité que ceux de la génération précédente, probablement même meilleurs, car il n'y a aucune raison de croire que la valeur athlétique va en diminuant.

MAURICE FARMAN

Je ferai peut-être une exception pour Zimmerman, coureur cycliste de vitesse pure, tellement extraordinaire, pour tous ceux qui l'ont connu, que je crois, qu'aujourd'hui encore, on peut le considérer comme n'ayant jamais été égalé.

MAURICE FARMAN.

### Victor Breyer.

L'éclectique sportsman qu'est Victor Breyer, a suivi pas à pas, lui aussi, le mouvement cycliste depuis 20 ans. Il est donc bien placé pour apprécier la question de supériorité des champions passés ou modernes.

A votre question, je réponds : non, les champions cyclistes des générations précédentes n'étaient pas meilleurs que les cracks actuels. Non, à une seule exception, la classique exception qui confirme la règle.

Il est, à mon sens, ridicule de supposer que les coureurs d'il y a dix ou vingt ans possédaient des muscles supérieurs à ceux de nos athlètes d'aujourd'hui. Je suis persuadé que s'il était possible de remettre un Terront ou un Michael, dans toute la plénitude de leurs moyens et dans toute la force de leur jeunesse, aux prises avec un Emile Georget ou un Darragon, les « vieux » auraient une chance de vaincre à peu près égale à celle de leurs cadets.

VICTOR BREYER

J'ai pourtant l'impression, je le répète, que le sport cycliste a comporté une exception. C'est l'être phénoménal qui s'appelait Zimmerman. Celui-là dominait le lot de ses concurrents de la tête et des épaules. Si un miracle pouvait nous le rendre tel que nous l'avons applaudi voici 15 ou 20 ans, il occuperait sans doute la même situation vis-à-vis des couleurs d'aujourd'hui.

VICTOR BREYER.

### Paul Hamelle.

Notre collaborateur Paul Hamelle, qui a toujours suivi activement les événements cyclistes de tous temps a un faible pour les champions Français et Etrangers qui brillèrent autrefois sur piste et sur route.

« Les coureurs d'autrefois, valaient-ils moins, autant, ou plus que ceux d'aujourd'hui.

Belle question que tout le monde s'est posée, que je me suis posée à moi-même quand, avec le camarade Coquelle, j'ai tenté d'esquisser naguère une histoire de Major Taylor. Mais, en somme, question insoluble ; ou bien à laquelle il faudrait un volume pour ne répondre que par des *distinguo* et *sous-distinguo* : autrement dit pour ne pas répondre. Et le moyen en effet de classer des hommes qui furent ou sont des champions, c'est-à-dire par définition hors classe, et qui, en outre, vivaient à des époques, couraient sur des machines et sur des pistes différentes, quand nous avons déjà tant de peine à donner un rang à des hommes qui luttent tous les jours sous nos yeux ?

En guise de réponse et à défaut du volume que je n'ai pas le temps d'écrire aujourd'hui, je me bornerai à vous rappeler d'abord le vieil adage anglais « qu'il y a dans la mer d'aussi bon poisson que celui qui en est jamais sorti ». Aussi bon, mais pas meilleur. Ensuite, cette règle, d'une vérité générale, que plus riche le champ ou se recrutent les concurrents, plus haute la classe des vainqueurs. Celui qui s'affirme le meilleur sur 1.000 doit être tenu pour meilleur que celui qui s'affirme le meilleur sur 100, toutes réserves faites des circonstances, des exceptions, des réussites. Le plus beau moment du sport français, fut bien, n'est-ce pas ? celui qui vit simultanément surgir — unique floraison — un Jacquelin, un Morin, un Nossam, un Bourrillon. Comme le plus beau moment du sport anglais a été celui des professionnels Dick Howell, Fred Wood, Fred Lees ; des amateurs Webber, Illston et surtout Furnivall, Sanger, Osmond, incomparable trio ; comme le plus bean moment du sport Américain, celui où les Sanger, les Tyler, les Windle faisaient la vie si dure au grand Zimmerman, *primus inter pares*, et où déjà on voyait poindre un Cooper, un Gardiner, un Cannon Bald... Et maintenant, un Fred Wood, un Sanders Sellers, un Osmond, valaient-ils moins ou mieux, qu'un Major Taylor, qu'un Kramer, qu'un Friol, qu'un Ellegaard ? Là-dessus, vous tireriez de moi une impression, peut-être, un jugement ; non pas. Ce jugement, je laisse aux jeunes — à la jeunesse toutes les audaces — le soin de le prononcer.

Tenez, au fond votre question, c'est la querelle des anciens et des modernes, la question éternelle, donc insoluble : C. Q. F. D.

PAUL HAMELLE.

### Gaëtan de Knyff.

« La génération d'aujourd'hui vaut mieux que celle d'hier, » dit M. Gaëtan de Knyff, l'excellent sportsman, qui suivit toutes les grandes épreuves cyclistes, d'autrefois comme chroniqueur sportif du « *Matin* ».

Ja suis bien rouillé et bien en dehors du mouvement cycliste actuel. Je ne connais plus un coureur, et je crois bien que, depuis quinze ans, je n'ai plus assisté à une course sur piste ou sur route. Mais j'ai toujours suivi avec intérêt — dans les journaux ! — les exploits des grands routiers. Leurs tours de force frappent davantage mon esprit, redevenu « bon public », que les prouesses des coureurs de vitesse : ceux-ci me sont rendus moins intéressants par le battage effréné dont ils sont l'objet de la part des journaux, dans des articles réclames destinés à attirer le public aux vélodromes.

Je me fais cependant une idée générale. Et je crois que les coureurs ont marché avec leur temps, c'est-à-dire qu'ils arrivent à tirer maintenant la quintessence de leurs moyens, par les méthodes d'entraînement et par l'accoutumance avec le danger réel qui les guette à chaque croisement et à chaque descente.

Leurs cœurs se sont perfectionnés en même temps que leurs machines.

La pépinière est aussi plus fournie et la sélection s'établit parmi un plus grand nombre de jeunes pousses.

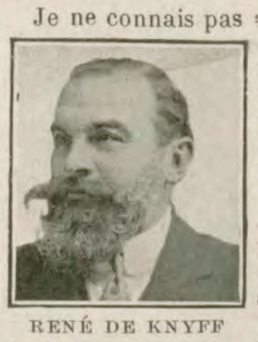
Pour me résumer, je ne crois pas que la génération passée, en conservant ses méthodes propres, ait valu la présente. Mais il y a toujours les phénomènes, comme Zimmerman, qui ne donnent aucune ligne de comparaison.

GAÉTAN DE KNYFF.

### René de Knyff.

Le distingué président de la commission sportive de l'Automobile Club de France, s'est beaucoup intéressé au sport cycliste. C'est derrière sa voiture que Constant Huret couvrit, en 1899, le parcours Paris-Bordeaux en 16 heures 35 minutes.

Je ne connais pas assez les cyclistes actuels pour les comparer avec les anciens champions, mais je serais disposé à penser que les modernes sont meilleurs que leurs aînés.



RENÉ DE KNYFF

Deux hommes ont pourtant laissé à ma mémoire un spécial souvenir : Zimmerman par ses qualités de vitesse et Terront par son inépuisable énergie.

Chevalier RENÉ DE KNYFF.

### Mecredy.

Le fameux coureur anglais Mecredy, aujourd'hui éditeur d'une importante revue d'automobile le " Motor-News ", fut recordman de l'heure et s'adjugea en une année quatre championnats anglais.

Un seul homme a laissé dans ma mémoire un souvenir ineffaçable c'est l'Américain Zimmerman, tous les champions cyclistes doivent s'incliner devant lui.

Quand je le vis en Angleterre je devina immédiatement sa qualité et pourtant au commencement de son séjour, peu habitué au climat et aux pistes il ne s'imposa pas immédiatement. Dès qu'il fut en forme les meilleurs cracks anglais n'existèrent plus ; en plein emballage il les décollait et creusait entre sa roue arrière et leur roue avant un jour de 10 à 12 yards.

Je suis resté treize ans sur la brèche, je puis dire que mon expérience s'étend sur deux générations de cyclistes, jamais je n'ai rencontré un athlète pareil au Yankee volant.

R. MECREDY.

Les réponses que l'on vient de lire ne s'accordent pas toutes sur la question de supériorité de classe de l'une ou de l'autre génération. La majorité, s'il y en avait une, serait plutôt à l'avantage de nos athlètes modernes dont l'entraînement et la tactique se sont perfectionnés en même temps que les machines.

Mais la vraie, la seule constatation qui s'impose d'après l'ensemble de ces réponses, c'est que le sport cycliste a possédé un homme incomparable en la personne de Zimmerman ; tous ceux qui purent le voir en action demeurent frappés des merveilleuses qualités qu'il possédait. Bien des gloires du cyclisme passeront, mais Zimmerman subsistera toujours comme l'incarnation parfaite du sprinter.

*FRANÇOIS TOCHÉ.*

# LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

*L'aviateur Ladougne expérimente à Juvisy une bicyclette volante avec laquelle il compte disputer le concours de l'Aviette organisé le 3 juin au Vélodrome du Parc des Princes.*

*Laurens, sur son Deperdussin, emmène Miss Fitzhugh.*

*Le lt Nicot, sur Farman, va de Bar-le-Duc à Lunéville.*

*L'inauguration du fronton de Pelote basque le 31 mars, à Pau. De g. à dr., Chiquito de Cambo, Emilio, Irrigoyen, le crieur de points, Velasco, Chiquito d'Irun, Chileno.*

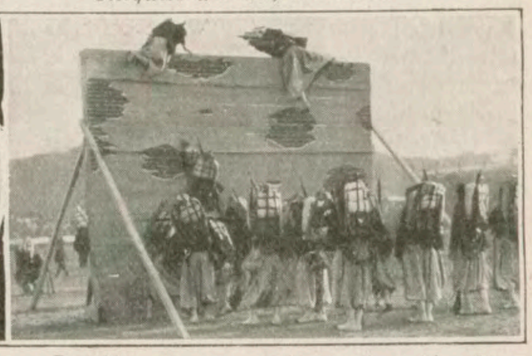
*Le Cross Country hippique du 26 mars à Pau. De g. à dr. : Illiade (M. Mahwgies), Hérode II (Saint-Bataille), Internal (M. Raimond). Il est revenu à Hérode II qui a effectué un parcours impeccable.*

*Marc Pourpe, l'excellent aviateur, a été victime à St-Omer d'une chute d'aéroplane que l'on crut grave. Il en sera quitte pour un repos.*



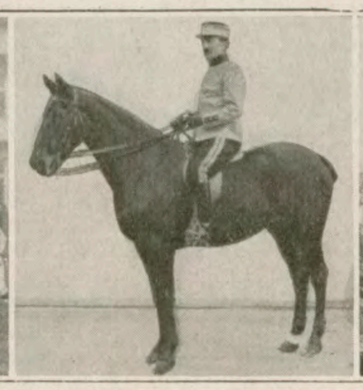
*Grahame White, après sa chute avec passagers au meeting d'Hendon, monte sur les débris de son aéroplane pour démonter le moteur.*

*Le colonel Hirschauer, qui vient d'être promu aux fonctions d'inspecteur permanent de l'Aéronautique succédant au gén. Roques*



*Les fêtes de gymnastique qui se déroulèrent à Tunis, ont obtenu un très grand succès. Notre photographie représente l'escalade d'un mur de 4 mètres de haut, par les turcos en tenue de campagne.*

*L'Union Association de Berlin a gagné par 6 buts à 1 le match qu'elle disputait contre le Club des Sports Athlétiques de Paris sur son terrain de Berlin.*



*Djali, à M. d'Auzac de Lamartine, qui a enlevé le 11 avril le Prix de la Coupe, une des plus importantes épreuves du concours hippique de Paris.*

*Affiche de publicité qui a été posée sur les rochers des Baux, à l'entrée du pays, sans permission du maire. La ligue de la protection des sites et monuments va intervenir pour enrayer le sabotage des paysages dont se rendent coupables des commerçants ou industriels trop pratiques en vantant ainsi la supériorité de leurs produits ou de leurs maisons.*

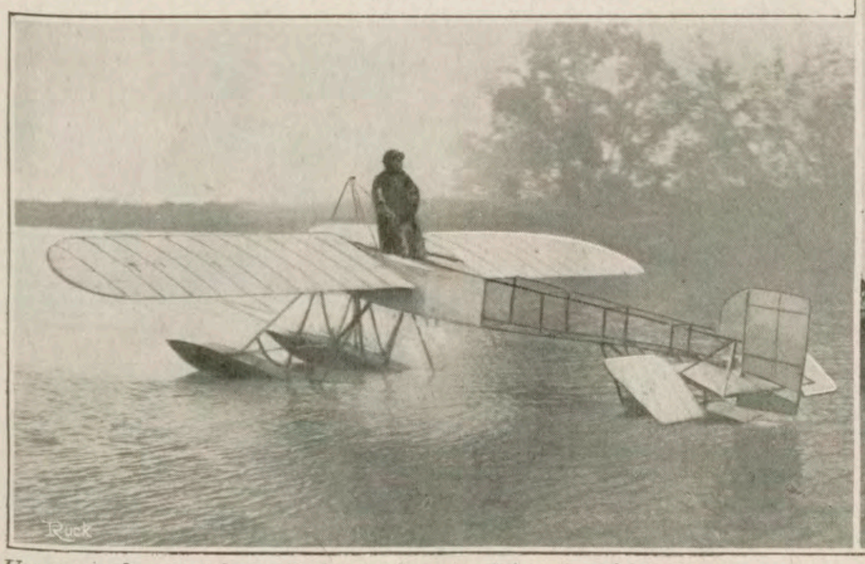
*Le maréchal des logis, comte Olry de St-Sernin, qui vient de passer son brevet d'aviateur à Pau. Il a volé une heure à 1000 mètres de haut pour sa dernière épreuve.*

*Le vieux Fitzsimmons n'a pas abandonné la boxe ; le voici s'entraînant avec son fils qui ne semble pas devoir être aussi brillant pugiliste que lui.*

*Robert Deloche, sapeur-aviateur breveté, qui va passer son brevet supérieur à l'école d'aviation du Crotoy.*

*Le lieutenant Boncour, qui a fait le 13 avril une chute d'aéroplane mortelle à Laimont, près de Bar-le-Duc*

*Les équipiers français et anglais qui disputèrent à Calais, le lundi de Pâques, sur le canal de St-Omer, à quatre rameurs de pointe et barreur, un match d'aviron sur 2.000 mètres avec virage.*



*Un monoplan muni de flotteurs vient de faire de très intéressantes expériences en Seine. Il a permis de constater qu'on pouvait attendre d'aussi bons résultats des monoplans que des biplans comme hydro-aéroplanes. Il est regrettable que le pilote ne puisse pas encore mettre son moteur en marche sans descendre de son siège.*

*Le premier rallye-aéroplane cycliste. Les concurrents devaient se lancer à la poursuite de l'aéroplane d'Amerigo. Le vent empêcha cette poursuite.*

*La coupe Dewar, qui se disputait le 14 avril à Colombes entre les équipes d'association du Racing-Club de France et du Club Français. est revenue aux « bleu et blanc » par 3 buts à 1. Le jeu ne fut pas très brillant et malgré le score assez élevé, les moments intéressants furent rares.*

*HIPPISME*

# Les Corneurs célèbres

**Parmi les chevaux qui ont remporté les grandes épreuves classiques anglaises, nous trouvons des corneurs; aucun cependant n'a gagné le Derby.**

Le cas de Montrose II attire notre attention sur le cornage.

Cette infirmité grave provient d'une paralysie du larynx. Elle n'apparait pas lorsque le cheval est au repos ; elle se manifeste dès qu'il travaille.

Le mal est incurable : en pratiquant une opération qui consiste à extirper certains cartilages du larynx, on a bien réussi à guérir quelques cas. Mais le véritable moyen d'arriver à utiliser les chevaux atteints de cornage, c'est de leur faire subir la trachéotomie. Un tube appliqué à demeure relie leur trachée à l'air libre et supplée ainsi, au moment de l'effort, à l'insuffisance de l'air transmis aux poumons par les voies naturelles.

Mais ce n'est là qu'un expédient : on voit ordinairement les animaux ainsi opérés montrer une forme bien inférieure à celle que permettait d'espérer leur carrière antérieure. L'exemple récent de Schuyler, de l'écurie W. K. Vanderbilt, lui aussi, vient à l'appui de cette assertion.

Nous ne savons pas exactement ce qui sera décidé à propos de Montrose II : deux projets ont été mis en avant. L'un consisterait, une fois l'opération pratiquée, à lui faire disputer ses engagements quitte à voir la façon dont il se comporterait ; d'après l'autre, on se bornerait, sans l'opérer, à chercher à le maintenir sur les courtes distances et à viser la Poule d'Essai.

MONTROSE II

Quelle que soit la solution qu'on adopte il est peu probable que nous retrouvions en Montrose le crack que sa carrière de deux ans nous faisait prévoir.

Et pourtant, si nous parcourons l'histoire des grandes courses anglaises, nous verrons que des chevaux corneurs ont su se distinguer dans les épreuves classiques ; mais il est à remarquer que s'ils ont pu triompher dans les Guinées, c'est-à-dire sur 1600 mètres, aucun d'eux n'a couvert victorieusement les 2.400 mètres du Derby.

Celui qui s'est approché le plus du succès est Couronne de Fer à Lord Rosebery qui s'est placé second en 1874 à deux longueurs derrière George Frédérick, battant d'une encolure Atlantic, le père de Le Sancy.

En 1868, Belladrum, par Stokwell et Catherine Hayes, s'était affirmé sans conteste comme le meilleur deux ans de son année : il avait, en douze sorties, remporté dix victoires sur les concurrents les plus autorisés de sa génération. Mais, pendant l'hiver, le mal se déclara : la nouvelle s'en étant répandue, les bookmakers prirent nettement position contre lui pour les Deux mille Guinées aussi bien que pour le Derby.

Quelle ne fut pas leur surprise lorsqu'ils le virent dans les Guinées prendre la tête à moitié parcours et mettre en difficulté la plupart de ses concurrents : fort heureusement pour eux, Pretender se détacha du lot des battus, rejoignit Belladrum et, après une lutte sévère et prolongée, triompha d'une demi-longueur.

L'entraîneur de Belladrum déclara d'ailleurs qu'il aurait gagné si son jockey, écoutant ses ordres, avait fait une course d'attente.

Apres avoir éprouvé une telle frayeur, les bookmakers jugèrent prudent de se couvrir dans le Derby ; et Belladrum occupa la situation de troisième favori, après Pretender et Pero Gomez. Mais il ne joua aucun rôle dans la course : il fut complètement battu au bout de 1.600 mètres. La lutte se termina, très ardente, entre les deux favoris, Pretender battant d'une tête Pero Gomez.

Prince Charlie est un autre exemple de corneur célèbre. C'était un cheval gigantesque : il mesurait 1 m. 727 mil. (rappelons que Maintenon mesurait 1 m. 716 mil.) et pourtant il avait l'action d'un véritable poney. A deux ans,, bien qu'il eut été retardé dans sa préparation par un abcès au pied, il avait gagné les deux courses qu'il avait disputées, battant notamment Cremorne, le meilleur de ses contemporains.

Mais au mois de janvier de sa troisième année, en 1872, il devint corneur. Cependant, les Deux mille Guinées se réduisirent en fait à un simple match entre lui et Cremorne ; il le battit d'une encolure.

Sur la foi de cette performance, il partit favori dans le Derby; mais il n'y figura pas mieux que Belladrum ne l'avait fait avant lui : il fut battu à mi-parcours et termina septième, tandis que Cremorne battait Pell Mell d'une tête.

L'infirmité de Prince Charlie ne l'empêcha pas toutefois de continuer une carrière au cours de laquelle il s'affirma comme un sprinter d'une grande qualité. Il se plaça bien, il est vrai, second dans le Saint-Léger (2.800 mètres) derrière Wenlock ; mais le lot était d'une classe très inférieure à celle du lot du Derby. Il remporta cinq victoires à trois ans ; neuf à quatre ans et sept à cinq ans.

Son vainqueur du Derby, Cremorne, vint quelques jours après disputer le Grand Prix de Paris, qu'il gagna très facilement. Ce succès ne fut pas accueilli par des acclamations ; on était en 1872, au lendemain de la guerre, et les relations avec l'Angleterre étaient assez froides ; le public saisit cette occasion de faire une démonstration hostile et Cremorne dut être escorté par la police lors de son retour vers les balances. Le propriétaire, M. Savile fut même avisé qu'il serait prudent de sa part de faire embarquer son cheval le plus tôt possible. Le soir même, Cremorne partit pour Boulogne ; malgré le temps menaçant, il traversa la mer et, après un voyage mouvementé arriva à Folkestone avec un retard considérable ; le lundi soir, il était à Ascot, où il devait, la semaine suivante, continuer sa moisson de lauriers.

Un autre corneur de marque est Charibert, qui en 1879 remporta les Deux mille Guinées à la cote de 25 contre un, bien qu'il fut monté par le célèbre Fred Archer.

Comme ses devanciers, il échoua dans le Derby où il se présentait comme troisième favori. La course, disputée dans un terrain alourdi par deux journées de pluie, fut remportée par l'outsider Sir Bevys à 20 contre un, devançant de trois quarts de longueur un autre outsider Palmbearer à 100 contre un. Le vainqueur de notre Derby, Zut, au comte de Lagrange, finissait cinquième. Par une curieuse coïncidence, Sir Bevys lui aussi devait devenir corneur quelque temps après.

Nous arrivons maintenant au corneur le plus célèbre, à Ormonde, à celui que les Anglais appellent le grand Ormonde. La plupart des sportsmen auxquels on demande quel est, à leur avis, le meilleur cheval qu'ils aient vu, répondent par le nom d'Ormonde. D'après son entraîneur, John Porter, sa magnifique carrière peut se résumer en deux phases : il a couru pour ainsi dire sans avoir été essayé ; il a gagné tous ses engagements.

Ce qui augmente sa valeur, c'est qu'il fut excellent dans une année extraordinairement bonne. Au début de sa troisième année, il avait comme concurrents éventuels deux chevaux qui, comme lui, n'avaient jamais été battus à deux ans : l'un, Minting, avait remporté cinq victoires ; l'autre, The Bard, en avait remporté seize.

Il rencontra Minting dans les Deux milles Guinées; dès le départ, il prit la tête et, sans avoir eu à s'étendre, gagna dans un canter. Le propriétaire de Minting reconnut si bien ce jour-là la supériorité d'Ormonde, qu'il décida de ne pas courir le Derby et de se réserver pour le Grand Prix de Paris, que son cheval s'adjugea d'ailleurs très facilement devant Polyeucte, Sycomore et Upas.

Il rencontra The Bard dans le Derby, qui fut une répétition des Deux Mille Guinées: le juge, à l'arrivée, déclara qu'il n'avait jamais vu une victoire si facilement gagnée. The Bard était second, à une longueur et demie ; Saint-Mirin était, d'après le verdict, mauvais troisième.

C'est après deux victoires à Ascot et peu de temps avant le Saint-Léger, qu'Ormonde commença à manifester les symptômes du cornage. Son cas ne contredit donc pas l'assertion qu'aucun corneur n'a triomphé dans le Derby.

Malgré cette infirmité, sa remarquable qualité continua à s'affirmer : il remporta le Saint-Léger et d'autres courses moins importantes.

A quatre ans, il triompha encore dans ses trois sorties, notamment dans les Hardwicke Stakes à Ascot, où il battit Minting pour la seconde fois, mais seulement d'une encolure.

Envoyé au haras, en 1888, Ormonde donna, dans sa première année de monte, Goldfinch et Orme, le père de Flying Fox. L'année suivante, il ne put faire la monte ; puis il fut vendu à un éleveur de la République Argentine, pour 300.000 francs. Son propriétaire, le duc de Westminster, expliqua la vente par ce fait qu'il n'avait pas voulu, dans l'intérêt de l'élevage, conserver un étalon corneur.

En 1892, l'éleveur argentin le vendit à un éleveur Californien pour 750.000 francs.

Mais dans l'Amérique du Nord, comme dans l'Amérique du Sud, il donna de piètres résultats au haras ; jamais, il ne put répéter le succès qu'avait été son unique année de monte en Angleterre.

RENÉ RIONDET.

# Après le Prix Juigné

**La victoire d'un cheval dans cette épreuve ne prouve pas qu'il soit meilleur que ses concurrents**

Le prix Juigné a eu une période ingrate. Jusqu'en ces derniers temps, aucun vraiment bon cheval n'était sorti de ce lot de débutants. C'était au point que des propriétaires superstitieux l'évitaient comme une sorte de porte guigne. Une victoire dans le prix Juigné n'était pas de bon augure. Mais aujourd'hui tout est changé.

Cadet Roussel III et As d'Atout l'ont réhabilité, Cadet Roussel III qui l'a gagné, en 1910, a suivi depuis la belle carrière que l'on sait, et As d'Atout qui s'y fit battre, l'an dernier, par Traversin, n'en a pas moins gagné le Grand Prix et 469.600 francs d'argent public ; et ni l'un ni l'autre n'a encore dit son dernier mot.

Mais les As d'Atout sont rares, et même les Cadet Roussel III, et je ne crois pas que rien de pareil, ni même d'approchant, surgisse du lot de cette année. Rien n'est certain, évidemment. Ici, plus encore que partout ailleurs, il faut se garder d'être affirmatif. Ce n'est pas sur une première course qu'on peut juger un cheval. Cadet Roussel III, s'il fut resté sur son premier succès, eut été jugé sur Secours, son runner up, qu'il ne battait qu'humblement d'une demi-longueur, et on se fut fait de sa valeur, une idée très inexacte. As d'Atout eût passé pour l'équivalent de Traversin, dont toute une classe pourtant le séparait. Ce n'est, en somme, qu'au Grand Prix qu'As d'Atout s'est montré sous son vrai jour. Jusque-là, et il avait cependant couru six fois, on ne pouvait le considérer que comme un tout petit cheval de second ordre. Donc, encore une fois, il faut faire crédit aux débutants. Mais on peut, avec toutes les réserves convenables, exprimer une impression.

Celle qu'ont donnée, cette année, les principaux sujets du prix Juigné, n'est certes pas défavorable, mais on n'est pas allé jusqu'à l'enthousiasme. Qu'il sorte de tout cela un crack, voire un très bon cheval, c'est peu probable. Le gagnant, Ultimatum, est un alezan de taille moyenne, pas déplaisant, mais encore moins sensationnel. Il doit être de la même classe que son propre frère Secours, et pas autre chose qu'un cheval utile.

La ténacité, le courage dont il a fait preuve, l'aideront sans doute à poursuivre une bonne carrière. On peut douter, d'ailleurs, qu'il soit le meilleur du lot. Le second, Limon, moins bien servi par les circonstances, finissait plus fort que lui. Le fils de Limonade pourrait fort bien, à la prochaine occasion, prendre sa revanche.

Il est possible aussi, on peut dire même probable, que Saint Ange III, Adieu, Nickel, Hombug, n'ont pas dit leur dernier mot. Saint-Ange III a paru, un moment, tout dominer. Peut-être avec le temps et l'expérience, fera-t-il mieux. Le demi-frère d'Aveu et compagnon d'écurie de De Viris, Adieu, inspirait grande confiance à son propriétaire. La question, pour lui, reste entière, puisqu'il a manqué le départ. Hombug n'a pas été, non plus, très favorisé, et Nickel, qui a bien figuré, a encore, très certainement, des progrès à faire. Peut-être constaterons-nous, dans un avenir plus ou moins proche, que M. de Brémond a bénéficié d'une course heureuse, et que Ultimatum, comme Traversin l'an dernier, a battu meilleur que lui.

Le Prix Perplexité, qui se disputait également dimanche, a été gagné facilement par Renard Bleu qui, pour sa rentrée à Maisons, avait été battu de loin par Ombrelle ; le cheval de M. Léon Rigal, s'est beaucoup amélioré. La favorite Donaldina a dû trouver la distance un peu trop longue, elle n'a jamais été en course.

STUART.

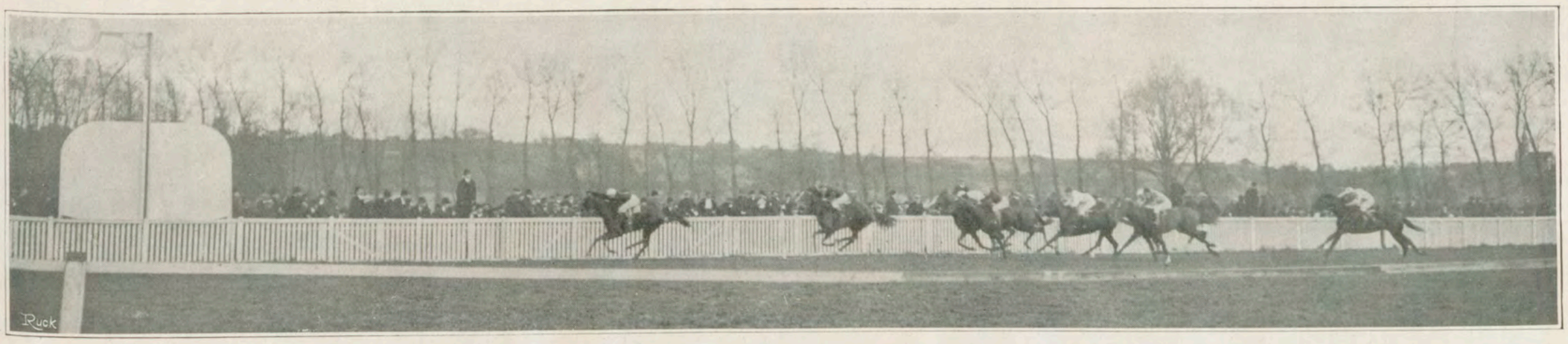
**LES CHATEAUX DES BORDS DE LA LOIRE**

Le *Carnet multiprimes* que nous offrons à nos abonnés comporte entre autres avantages une excursion aux châteaux des bords de la Loire.

Orléans, Blois, Chambord, Amboise, Chenonceaux, Tour, Loches, Langeais, Azay-le-Rideau sont les principaux points du voyage que nous organisons à leur intention du 16 ou 20 mai prochain, moyennant une souscription de 120 francs par voyageur. et ce prix comprend chemin de fer de Paris à Blois, hôtels très confortables, voitures, pourboires, etc.

Pour les détails, voir la page 115 de notre *Carnet multiprimes*.

# LES COURSES DE LA SEMAINE



Gavarni III La Grave Lahire Manzanarès Bolide II Traversin Imrak Bourdelas

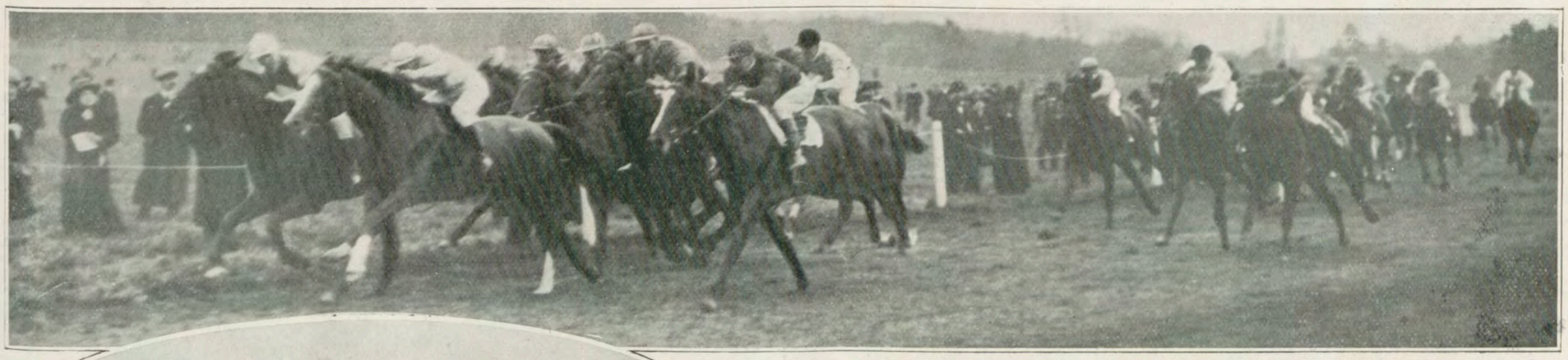
**LE PRIX LE BLOIS (2.500 m., 20.000 fr.) — Maisons-Laffitte, 10 avril.**

**Lahire s'élançait en tête et menait jusqu'aux tournants où il précédait Traversin, Bénédictin de Soulac, Bolide II et Manzanarès. Dans la ligne droite, Gavarni III survenait et, se détachant aussitôt, l'emportait de trois longueurs sur La Grave. Lahire 3e.**

Patricien Saut de Loup Arranmore Roitelet IV Tripabero Maurienne

**LE PRIX DE PORCHEFONTAINE (haies, 3.500 m., 20.000 fr.) — Auteuil, 11 avril.**

**Aux tribunes, Maurienne menait. En face, Tripabero, Roitelet IV et Patricien l'accompagnaient. Avant la dernière haie, Tripabero prenait l'avantage et l'emportait de quatre longueurs sur Patricien. Maurienne était troisième à une courte tête.**



**LE PRIX JUIGNÉ (2.000 m., 20.000 fr.) — Longchamp, 14 avril.**

**Ultimatum, parti en tête, a mené de bout en bout. Dans la ligne droite, Saint Ange et Œillet Blanc II l'attaquaient. Celui-ci fléchissait le premier. A la distance, Limon venait en dehors, mais trop tard. Ultimatum gagnait avec une encolure sur lui. Saint Ange, 3e à une tête. En médaillon, l'arrivée du Prix Juigné.**

Tripolette Templier III Garance II Corton II

**LA BOURSE (2.200 m., 10.000 fr.) — Longchamp, 14 avril.**

**Corton II s'assurait une bonne avance devant Garance II, Templier III et Tripolette. Dans les tournants, Garance II fléchissait et Tripolette se rapprochait. Dans la ligne droite, Tripolette dépassait Templier III, mais ne pouvait inquiéter Corton II.**

# DE PARIS A LONDRES A DEUX

PREVOST ET SON PASSAGER, M. SANTONI

**Samedi dernier, à 6 h. 55 du matin, Prévost quittait Issy-les-Moulineaux avec un passager, M. Lawrence Santoni, à bord d'un monoplan qu'il allait livrer à l'Amirauté anglaise à Eastchurch. Après deux escales qui lui faisaient perdre deux heures et demie, Prévost atterrissait merveilleusement à Eastchurch à 1 h. 30 de l'après-midi, ce qui bat tous les records de vitesse à 2 pour le voyage Paris-Londres ou Londres-Paris. (*Détails techniques : monoplan Deperdussin, moteur Gnôme.*)**

# LES 100 KILOMÈTRES A BUFFALO

BROCCO MÈNE LE TRAIN

**Dimanche dernier, au Vélodrome Buffalo, se disputait une importante épreuve derrière tandems sur 100 kilomètres entre Lapize, Brocco, Emile Georget et Crupelandt. Les trois premiers se tinrent jusqu'à l'emballage final. Ce fut Lapize (*pneus Dunlop*) qui triompha en 2 h. 7 m. 37 s. 1/5, à un pneu devant Brocco. Emile Georget était troisième à une longueur. Quant à Crupelandt, retardé par des crevaisons, il avait perdu de nombreux tours.**

# La vie d'un champion du ring

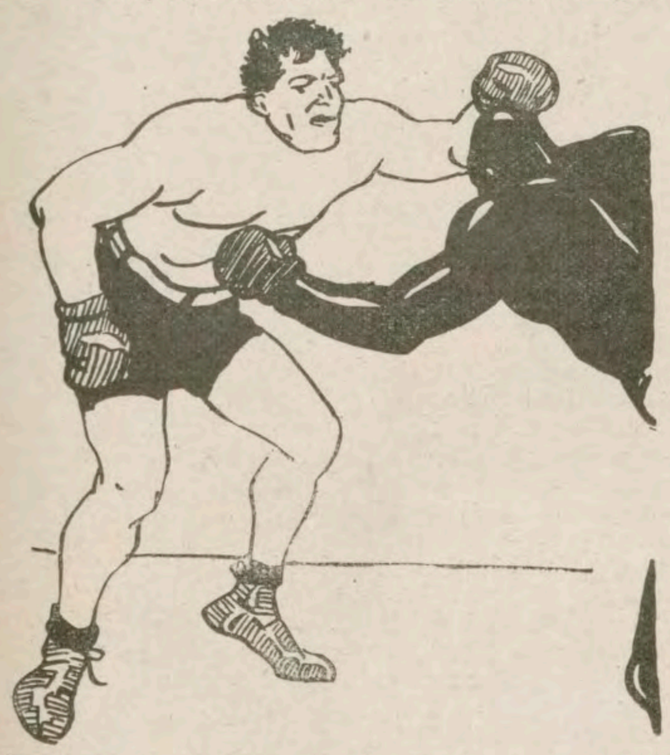
PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)

DESSINS DE ROBERT EDGREN

## CHAPITRE XXVII

### MON PREMIER VOYAGE DANS L'EST ET MA PREMIÈRE DÉSILLUSION

J'avais maintenant nettoyé tout ce qu'il y avait de poids lourds un peu sérieux dans l'Ouest et je n'avais plus rien à faire qu'à partir pour l'Est et à m'y livrer également à une petite exécution qui me mènerait droit à une rencontre avec Fitzsimmons pour le championnat. Mes désirs furent bientôt exaucés, car on m'offrit une rencontre à New-



JE PERDIS LA RESPIRATION PENDANT QUELQUES SECONDES.

York. Les gens de l'Est désiraient voir l'homme qui venait de battre Peter Jackson et Tom Sharkey. Tom O'Rourke, me matcha contre deux hommes, l'un après l'autre, dix rounds chacun. Le combat devait se disputer au Lenox A. C. à New-York.

L'Est me paraissait étrange, depuis le premier voyage que j'avais fait dans ma jeunesse. Les rues, les maisons, les arbres même, étaient si différents de ceux que nous avons coutume de voir en Californie, qu'il me semblait être en pays étranger. Les gens, eux-mêmes, étaient différents. Aujourd'hui, j'ai des amis et des relations un peu partout, et j'ai du plaisir à me trouver à New-York, mais alors, au bout de quelques jours, j'éprouvais le mal du pays, à me voir si loin de mes montagnes californiennes.

Pour Armstrong et O'Donnell, les hommes choisis pour se rencontrer avec moi, ils ne m'inquiétaient guère. Armstrong, je le connaissais seulement de réputation. O'Donnell, je l'avais rencontré à San-Francisco, quand il vint sur la côte avec Madden et Ruhlin. O'Donnel était aussi scientifique que Jim Corbett, à l'entraînement, mais c'était un garçon déveinard. Aussitôt qu'il montait sur le ring pour combattre, il devenait si énervé qu'il oubliait toute sa science. Je choisis Armstrong comme mon premier adversaire, pensant qu'il valait mieux avoir le plus dur travail avant de risquer d'être fatigué.

Je ne pus m'empêcher d'admirer l'aspect du grand Bob, quand il se présenta dans le coin opposé, ce soir du 5 août 1897. On eut dit une statue de bronze. Enfin, j'allais avoir à combattre un homme plus grand que moi, avec une plus grande allonge, une force égale et plus de poids. Armstrong était adroit aussi, je le savais, et il frappait dur. C'était un beau boxeur, quoique nègre.

Armstrong attendait, quand je montai sur le ring avec Billy Delaney. Aussitôt que je fus dans mon coin, il s'avança vers moi et me tendit la main, avec un large sourire qui montrait toutes ses dents. Billy me fit remarquer que le coin d'Armstrong, au Sud-Ouest, était considéré comme portant la guigne, à cause des nombreux perdants qui se l'étaient vu attribuer.

Il y avait, ce soir, nombre de fameux boxeurs, autour du ring. Je me souviens d'y avoir vu Jim Corbett, John L. Sullivan, Joe Goddard, Peter Maher, Kid Lavigne, Sammy Kelly, Tom Sharkey, le mystérieux Billy Smith et beaucoup d'autres. Bob Fitzsimmons n'était pas là. Depuis qu'il était champion, il ne se souciait guère de ces poids lourds de peu d'importance !

Aussitôt que la cloche sonna, je m'avançai vers le grand nègre. Après quelques échanges préliminaires, je lui portai un coup droit du gauche à la mâchoire, et, poursuivant, je redoublai du même. Armstrong chancela ; le coup était bon. Mais, au même moment, je sentis une douleur dans le bras. Je m'étais brisé le poignet gauche.

C'était vraiment pas de veine, au premier round d'un double combat.

Je ne laissai voir à personne que j'avais la main blessée, mais je fis attention à ne pas frapper de ce côté. Si jamais il vous arrive de frapper quelqu'un avec le poignet cassé ; vous verrez ce que l'on ressent. Ce n'est pas une jouissance.

Autant que je me souviens du combat, je menai le train dès le départ. Le nègre était dur à avoir, se tenant sur la défensive. Je ne voulais pas pousser trop fort, pensant au second combat que j'avais à mener, quand au cinquième ou sixième round, Armstrong me fit une surprise. Je l'avais frappé des deux mains, sans faire attention à mon poignet blessé et en essayant de rompre, il vint sous les cordes. Je portai un sving du droit, mais il esquiva et me porta un coup du gauche à l'estomac. C'était un coup terrible. Je perdis la respiration pendant quelques secondes, mais je me jetai sur lui avec plus d'entrain qu'auparavant, et bientôt je lui fermai l'œil gauche qui commença à saigner. Quand il vit que le coup à l'estomac ne m'avait pas troublé, il n'insista pas.

Je me figurais, quand nous arrivâmes au dernier round, que j'avais gagné facilement, mais j'aurais voulu mettre Armstrong knock-out, maintenant que nous étions si près de la fin. Il resta un instant devant moi, et je lui décochai un swing du gauche qui aurait dû l'envoyer dormir. Mais Bob l'avait vu venir et, dans son empressement à esquiver, il tomba sur le plancher. Quand il se releva, je le touchai des deux mains à la mâchoire et je l'envoyai dans son coin. Ses seconds lui crièrent que la fin du round était proche et le grand nègre me tourna le dos, se cachant la tête comme une tortue. Je lui frappais dans les côtes pour le faire se retourner, quand la cloche sonna.

L'arbitre Charlie White me donna la décision, et je me retirai dans ma loge, pour la demi-heure de repos.

Comme je descendais du ring, Billy Brady, qui était assis tout à côté aux premiers rangs, m'appela et me dit: « Comment, allez-vous, grand ? » Je tendis ma main blessée et filai. Billy me suivit

JE M'ASSIS SUR LE BANC.

dans ma loge. J'avais la main tellement enflée, qu'il fallut couper le gant pour pouvoir le retirer. Brady jeta un coup d'œil et fit appeler le médecin du club, le Dr Fivey, qui m'examina la main, et déclara qu'il était impossible que je rencontre O'Donnel. Je n'aurais jamais pu, ce soir-là, remettre un autre gant.

On annonça que, s'étant brisé une main, Jeffries ne pourrait pas se présenter pour la seconde rencontre. J'entendis un bruit comme au théâtre, lorsque la populace romaine vocifère dans les coulisses, avant de se précipiter sur la scène. Soudain, je me rendis compte que, pour la première fois de ma vie, j'étais hué et raillé par la foule. C'était le plus grand ennui que j'eus jamais. J'hésitai à sortir et à combattre O'Donnell avec une seule main. Mais à quoi bon ? Je fus, en un instant, dégoûté de ce pays de l'Est. C'est le moment de ma vie où j'eus vraiment le plus fort le mal du pays.

Et, pour dire la vérité, ce n'est rien à côté de ce que je ressentis le lendemain. Aussitôt que je fus sorti du lit et que je me fus habillé, avec la main gauche dans un énorme bandage, et la mine déconfite, on me tendit les journaux. Ah ! pauvre de

VOUS POUVEZ BATTRE FITZ, ME DIT BRADY.

moi ! quelle dégelée ! Tous m'accusaient d'être un farceur et d'avoir voulu faire du chiqué. Quelques-uns disaient que j'avais de la chance de m'être cassé le poignet, car Steve O'Donnell m'aurait, lui, cassé la tête.

L'après-midi, je me rendis aux bureaux du *Police Gazette*, avec Billy Delaney. Dans le hall, il y avait un banc où s'asseyaient les visiteurs qui attendaient pour voir le directeur. Les outsiders s'asseyaient sur le banc. Les champions entraient d'autorité. Je m'assis, pendant que Billy allait voir Sam Austin et parlait du match avec lui. C'était gai, de rester là tout seul, avec les grooms qui venaient me regarder les uns après les autres, et tout le monde qui tournait autour de moi. J'avais l'air d'un pauvre chien galeux, sans un ami. Ce fut vraiment une rude journée pour moi et qui ne contribua pas à augmenter mon amour pour les pays de l'Est.

Mais, précisément comme j'étais plongé dans ma tristesse, un des rares journalistes qui ne m'avaient pas blagué entra. Il me frappa sur l'épaule et me dit: « Du courage, mon grand ! Vous avez de l'étoffe, et vous les battrez tous ! Ne pensez pas aux blagueurs.

— Je vais retourner à la maison et reprendre mon ancien métier, dis-je.

— Oh ! oubliez tout cela, me dit mon unique ami. Retournez chez vous, remettez-vous en forme et revenez bientôt. Vous les nettoyerez tous.

— C'est ce que je ferai, répondis-je. »

Et deux jours après, je m'embarquai. La Californie ne me sembla jamais si belle que je la vis, quand notre train franchit la limite de l'Etat.

## CHAPITRE XXVIII

### COMMENT FITZSIMMONS FUT AMENÉ A ACCEPTER DE SE RENCONTRER AVEC MOI

Après six mois passés à la maison, pendant lesquels je fis de nombreuses parties de chasse, je commençai à éprouver le besoin de faire un peu de boxe. Mais je me souciais peu de rencontrer quelque menu fretin. J'estimai être arrivé au sommet de ma classe et pouvoir prétendre au championnat. Les choses se présentèrent comme je le désirais, au printemps de 1899, quand nous enten-

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le nº 696.

Il y a dans ce numéro deux erreurs commises volontairement dans deux noms propres. Le redressement de ces erreurs constitue la quatorzième des réponses de notre « Concours de Jeffries ». Voir à la page suivante, les conditions et les prix de notre Concours.

dîmes soudain parler de Billy Brady, dont une lettre nous arriva de New-York.

Brady s'était retiré de la boxe depuis longtemps et s'occupait de théâtre, comme il me dit plus tard, quand un jour, un gentleman vint à son bureau lui faire une proposition. Il demanda à Brady de venir au Coney Island Athletic Club et de s'occuper de toutes les affaires. Tout d'abord, Brady ne se souciait guère de cette proposition. Il désirait être connu comme un homme de théâtre et non comme un promoteur de boxe. Cependant, la boxe était morte à New-York depuis quelque temps, et il y avait eu peu de beaux matches. Mais elle était devenue depuis peu, à nouveau, en faveur, et le public réclamait des champions, Brady était, un jour, au café et parlait de la situation et, à mesure qu'il en parlait, il s'emballait.

— J'ai une excellente chance, disait-il. Je connais, dans l'Ouest, un grand gaillard qui peut battre Fitzsimmons et enlever le championnat. Il a déjà combattu dans l'Est, mais il n'a pas fait une grande impression. On ne le connait pas comme je le connais. Le moment est venu de le faire sortir, et j'ai dans l'idée que nous aurons un nouveau champion sous peu.

— Pourquoi ne le faites-vous pas ? demanda quelqu'un de l'autre côté de la table.

— Par George, je vais le faire ! s'exclama Charley Brady.

Il accepte donc l'offre de Coney Island A. C. et télégraphiai à Billy Delaney de me voir et de m'amener dans l'Est au plus tôt. Quelques jours après, nous étions en route. Quand j'arrivai j'eus cette fois, une chaude réception des quelques bons amis que je m'étais faits dans mon précédent voyage. Je dois les en remercier, car, sûrement, ils m'aidèrent à surmonter le mal du pays qui m'empoignait à cette époque, aussitôt que j'avais perdu de vue cette bonne vieille Sierra Madres.

— Je savais bien que vous nous reviendriez, me dit un de ces jeunes gens que j'avais vus à mon premier voyage, et, Jim mon vieux, chaque cent que je pourrai économiser ou emprunter, je le mettrai sur vous, le jour de votre match, car je sais ce que vous pouvez faire ! »

Aussitôt que je fus à New-York, Brady commença à chercher le moyen d'amener une rencontre avec Fitzsimmons.

— Vous pouvez battre Fitz ? me dit-il.

— Je le sais très bien, répondis-je.

— Donc, c'est Fitz qu'il nous faut avoir contre vous.

Brady faisait les affaires à la Sherlock Holmes, surtout les affaires de boxe. La première chose qu'il fit, fut de dresser une liste des différentes raisons qui pouvaient amener Fitz à accepter la rencontre. Quelques boxeurs, quand ils veulent pousser à combattre un champion qui y met peu de bonne volonté, ou le bousculent dans un café, ou le blaguent dans les journaux, ou lui font quelques mauvais compliments en sa présence.

Aucun de ces moyens grossiers ne me satisfaisait. Je n'ai jamais consenti à blaguer un homme que je sais être un bon boxeur. J'apprécie toujours les gens qui le méritent. Et pour bousculer quelqu'un dans la rue, ce n'est pas un genre qui me convient. Je me bats dans le ring, légitimement. Je n'ai jamais usé de mes poings autrement que doit le faire un gentleman, pour sa propre défense et non ailleurs.

Billy Brady, lui non plus, n'aurait pas encouragé ce procédé grossier. C'était un homme intelligent. Il ne m'aurait jamais conseillé de pousser Fitzsimmons. Mais il se figurait que ce qui pourrait avoir le plus d'influence sur lui, c'est le besoin d'argent. Brady savait, d'une façon générale, que Fitz était bien près d'être à la côte et qu'il avait dépensé de côté et d'autre, tout ce qu'il avait gagné sur le ring. Par suite de sa situation dans le monde théâtral, il savait beaucoup de choses sur un tas de gens. Il avait entendu dire, d'un côté ou de l'autre, que Fitzsimmons, après une tournée qu'il venait de terminer, n'avait pas pu payer la facture de ses imprimeurs pour ses affiches théâtrales. La facture était d'environ 400 ou 500 dollars et les imprimeurs se trouvaient dans l'impossibilité de la toucher.

Brady, qui était aussi un de leurs clients, entra, comme par hasard, en passant, au bureau de l'imprimerie et, au cours de la conversation : « J'ai entendu dire, dit-il, que vous aviez quelque difficulté à tirer de l'argent de Fitzsimmons. Je suppose qu'il est un peu à court maintenant. Il y a longtemps qu'il n'a pas eu de match. »

Les imprimeurs reconnurent que Fitz ne paraissait pas rouler sur l'or.

— Eh bien, dit Billy, cela me paraît facile à arranger. La prochaine fois que vous présenterez votre facture à Fitz, pourquoi ne lui conseillez vous pas d'avoir un match facile avec quelque tocquard et de ramasser quelques milliers de dollars ? Il n'est pas monté sur le ring depuis qu'il a remporté le championnat à Carson, il y a deux ans et on est anxieux de le revoir.

Ici, Brandy s'arrêta et réfléchit un instant. Puis il sauta de sa chaise comme s'il avait eu une idée soudaine.

— Mais, j'y pense, je puis lui fournir un match à mon club, à Coney Island et bien le payer pour cela. Il peut prendre pour adversaire ce grand gar-

PLUS ILS SONT GRANDS, PLUS ILS TOMBENT DUR, DIT FITZ.

çon maladroit, Jeffries, que je viens justement de faire venir de Californie. Il peut le battre sans difficultés. Ce sera de l'argent facile à gagner.

— Je lui signalerai, dit l'imprimeur très intéressé à l'idée de revoir son argent ; cela me paraît bon et je serais heureux, moi aussi, de revoir Fitz à l'œuvre.

Billy sembla réfléchir à nouveau. Puis, il prit une plume et une feuille de papier et se mit à faire des chiffres pendant quelques minutes.

— Les préliminaires ne coûteront pas cher, quand on a un Fitzsimmons comme vedette, ajouta-t-il, et je n'ai pas besoin de donner à ce grand Jeffries plus de quelques dollars. Aussitôt le combat terminé, je peux le renvoyer à la côte et en être débarrassé ; cela me fera aussi des économies. Je pense que je peux donner à Fitz 65 0/0 des recettes, gagnant, perdant, ou match nul et faire assez pour couvrir les frais et avoir encore un joli bénéfice. Dites-lui cela. Il peut avoir 65 0/0 et nous battrons le record de la recette.

Brady avait trouvé le bon moyen. Fitzsimmons, mis au courant des propositions, accepta le combat. Il se souvenait de ma rencontre avec Armstrong et comment je m'étais brisé la main, et il ne pensait pas que je pourrais me battre pour « des pommes aigres ». Il ne savait pas que j'avais passé près d'un an à travailler et à perfectionner ma vitesse. Et, d'autre part, il n'y eut jamais au monde un homme aussi sûr et au si confiant en lui-même que Fitzsimmons. Il était champion et il me regardait comme un grand gamin, dont il n'aurait aucune peine à se débarrasser.

— Plus ils sont grands, plus ils tombent dur ! dit Fitz, quand il rencontra Brady pour discuter les termes du contrat.

— Je sais, dit Brady. Mais quand il me conta la chose le soir, il se renversa dans sa chaise en riant. Et savez-vous ce que je me disais en moi-même ? ajouta-t-il. Je me disais : Et plus ils sont grands, plus ils tapent dur, Bobby, mon garçon !

Enfin, nous avions Fitzsimmons et la chose à laquelle je rêvais, depuis le jour où je me promenais avec Billy White, dans les rues de Carson, était devenue une réalité. J'avais une chance de me battre pour le championnat du monde et j'avais déjà, dans mon esprit, la ferme conviction ou que je gagnerais, ou que l'on m'emporterait du ring sur une civière. Mais je ne m'inquiétais pas de me procurer la civière.

Quelques-uns ont dit que Fitzsimmons, sûr de vaincre, ne s'était pas entraîné dur pour notre combat. Mais il n'y a rien de vrai. Il s'entraînait pour l'amour de la boxe elle-même, et jamais, en outre, il n'aurait consenti à compromettre sa chance dans un combat.

## CHAPITRE XXIX

### JE M'ENTRAINE POUR LE MATCH DE CHAMPIONNAT

Maintenant que j'étais matché pour de bon, il fallait travailler ferme. Nous louâmes un cottage à Allenhurst, N. J., pas loin de la plage d'Asbury Park. J'ai toujours été un très bon nageur et j'aimais beaucoup à faire de la natation, pendant mon entraînement. Quelques-uns prétendent que cela raidit les muscles, mais je n'ai jamais eu à m'en plaindre et je sais que Tom Sharkey, qui était un homme très vite et de grande qualité, avait coutume de faire beaucoup de natation, quand il s'entraînait sur la côte de Californie, où l'eau est froide comme la glace.

Derrière notre maison, nous avions un court pour le ballon. Il ressemblait tout a fait à celui que Corbett avait à Carson, sauf que le nôtre n'était pas couvert. Le temps était devenu doux et je travaillais autant que possible en plein air. De l'autre côté nous avions un court de croquet. Le croquet passe pour être un jeu de dames, mais personne ne l'aurait cru en voyant Tommy Ryan et le grand Ed. Dunkhost le « camion humain ». C'était alors plutôt quelque chose dans le genre du football. Tommy avait avec lui comme partenaire un petit jeune homme, Ed. They. Un jour j'étais arbitre dans une partie entre Ryan et Dunkhorst, dans laquelle le premier gagnait au second environ un dollar et quart. Tommy toucha la boule avec son maillet avant de jouer et la déplaça d'un pouce environ. Dunkhorst bondit et déclara qu'il y avait faute. Comme arbitre je décidai qu'il n'y en avait pas. Dunkhos pássa son arceau.

— Grand vaurien ! s'écria Ryan, et il envoya son maillet sur le nez de Dunkhorst. Le sang coula et sa chemise fut tout de suite rouge. La partie fut interrompue.

Ryan était un homme très violent. Il n'avait pas beaucoup de qualités, sauf qu'il était très combatif. Et cela, il l'était vraiment.

Mon équipe d'entraîneurs, à cette époque, se composait de Billy Delaney, mon manager spécial ; de Ryan, de mon frère Jack et d'Ed. Dunkhorst. Ryan était champion poids moyen ; Jack pesait environ 200 livres et était adroit et combatif.

*(A suivre).* J.-J. JEFFRIES.

# Notre Concours de Jeffries[1]

## QUELLE EST CETTE DOUBLE ERREUR ?

**Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 2.000 francs de prix leur sont offerts.**

Pour notre quatorzième question nous proposons aux concurrents de notre concours de Jeffries, une énigme tout à fait simple.

*Nous avons interverti deux noms propres dans notre feuilleton d'aujourd'hui, il s'agit de rétablir cette double erreur, ce qui sera facile pour les lecteurs qui parcourent le texte avec soin.*

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des Mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution.

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

*Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?*

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Justi, en or, avec sa chaine, valeur : 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur : 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
*et 500 francs d'autres prix en volumes.*

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte, et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

*Voir page II des annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.*

CALCHAS.

Voir les numéros depuis le 696.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. dir.



*Le Gérant :* CHARLES GUYOT.